Das österreichisc... Eisenbahnre...

Theodor Haberer, Austria



Bibliothek des Eisenbahnwesens.

In zwanglosen Bänden. Jeder Band einzeln käuflich.

Wer gegenwärtig im sechzigsten Lebensjahre steht, ist so alt wie die erste Locomotiv-Eisenbahn der Welt, und kann sagen, dass das Eisenbahnwesen wenigstens eine Zeit lang als Zeitgenosse mit ihm gewachsen ist. Des Sechzigjährigen Wachsthum ist freilich längst vorüber, war auf eine kurze Reihe von Jahren durch die Natur begrenzt. Das Eisenbahnwesen hatte dagegen bis jetzt keine zeitliche Grenze im Wachsthume, blieb nicht still stehen, sondern wuchs und wuchs und entwickelte sich auf eigene Faust in einer Weise, wie es wohl von keiner Seite geahnt wurde.

Heute beherrscht die Eisenbahn das gesammte moderne Leben, tief eingreifend in die wirthschaftlichen Verhältnisse des Staates, der Handels- und Verkehrswelt, der Familie und des Einzelnen. Ein Segenspender für alle Kreise, hat die Eisenbahn den Unterschied zwischen hoch und niedrig, vornehm und gering, ... jent, fährt in dem ... Fürst ist oder d... ebenso gut gefahre... er Dampfkraft, o... arbeit ist. ... iche Weise verände... sich selbst ein eige... ewusstsein erkannt... an andere gewöhn... sie gegenwärtig i... re eigenen commer... ung u. s. w. ... essen Verständnis... Apparates, wenn m... en will. ... hkeit, aus der Ke... gänzen zu können, ... ualisirung der Di... und man findet es ... dass jeder, der mit der Eisenbahn irgendwie in Berührung kommt, nicht vor Räthseln stehen, sondern das Fühlen in Erkennen verwandeln und mit eigenen Augen sehen will, wie die Dinge gestaltet sind, um den grossen Verkehrsfactor auch zu verstehen, wenn es sich um die eigensten Interessen handelt.

Wir sehen uns demnach veranlasst, diesem wahrhaft grossen und in der Natur der Sache begründeten Bedürfnisse Rechnung zu tragen, und ... entschlossen, dem Eisenbahnwesen und der Publicistik auf diesem ... eigene Stätte zu gründen. Wir beabsichtigen in der »Biblio... bahnwesens« dem Fachmanne, sowie allen, die an der ... der Eisenbahnen ein Interesse haben, die Mittel zu biet... zu holen, sobald und wo sie gebraucht werden.

Die verschiedensten Gebiete des Eisenbahn... oder politische Fragen, oder Probleme der Wi... aus der Feder berufener Fachmänner Erläuter... der mit dem Eisenbahnwesen in Verbindun... bringen soll. Die Ausgabe der

Bibliothek des E...

wird in zwanglosen, selbständigen ... folgen. Möge das Unternehmen jene ...

A. Hartleben's Ve...

Bibliothek des Eisenbahnwesens.

Band I.

GESCHICHTE DES EISENBAHNWESENS

von

Dr. Theodor Haberer.

10 Bogen. Octav. Eleg. gebdn. 1 fl. 10 kr. = 2 M. = 2 Fr. 70 Cts. = 1 R. 20 Kop.

Band II.

DAS TARIFWESEN DER EISENBAHNEN

dessen betriebsökonomische Aufgaben und Stellung im wirthschaftlichen und socialen Staatsleben der Gegenwart

von

J. F. Schreiber

Eisenbahn-Centralinspector.

17 Bogen. Octav. Eleg. gebdn. 2 fl. 20 kr. = 4 M. = 5 Fr. 35 Cts. = 2 R. 40 Kop.

Band III.

HANDBUCH DES TELEGRAPHENDIENSTES DER EISENBAHNEN

von

A. Prasch

Ingenieur.

Mit 117 Abbildungen.

11 Bogen. Octav. Eleg. gebdn. 1 fl. 65 kr. = 3 M. = 4 Fr. = 1 R. 80 Kop.

Band IV.

REPETITORIUM D. MATHEMATIK U. ELEKTRICITÄTS-LEHRE.

[illegible] Eisenbahn-Praxis elementar behandelt von

J. Krämer

[illegible] Classe der Fortbildungsschule für Eisenbahn-

[illegible] ungen.

[illegible] 3 M. = 4 Fr. = 1 R. 80 Kop.

[illegible] DER EISENBAHNEN

[illegible] und

[illegible] bahn.

[illegible] 20 [illegible] 35 Cts. = 2 R. 40 Kop.

[illegible] BAHNRECHT.

von

[illegible] berer.

[illegible] M. = 10 Fr. 70 Cts. = 4 R. 80 Kop.

[illegible] Wien, Pest und Leipzig.

Das österreichische

EISENBAHNRECHT.

BIBLIOTHEK

des

EISENBAHNWESENS.

SECHSTER BAND.

DAS OESTERREICHISCHE EISENBAHNRECHT.



WIEN. PEST. LEIPZIG.
A. HARTLEBEN'S VERLAG.

Das österreichische

EISENBAHNRECHT.

Systematisch dargestellt

von

Dr. Theodor Haberer.



WIEN. PEST. LEIPZIG.
A. HARTLEBEN'S VERLAG.
1885.



K. k. Hofbuchdruckerei Carl Fromme in Wien.

Vorrede.

Die jüngste Erscheinung auf dem Gebiete der modernen Rechtsbildung ist das Eisenbahnrecht.

Die Kenntniss desselben gewinnt bei der Herrschaft der Eisenbahnen über das gesammte Verkehrsleben, bei der mächtigen Position, welche die Eisenbahnen im Staatswesen wie in der bürgerlichen Gesellschaft sich erobert haben, immer mehr an Bedeutung und ist für Kreise ein Bedürfniss, welche über den Begriff des Eisenbahnfachmannes weit hinausreichen, für den Eisenbahnfachmann aber geradezu eine Existenzbedingung geworden, wenn anders er der Sache, der er dient, mehr sein soll, als ein ziemlich belangloses Schräubchen an der grossen Maschine.

Wenn bis jetzt ausser einzelnen Monographien, welche den jeweilig im Vordergrunde stehenden Tagesfragen galten, oder sich über gewisse Schlagworte, die wie Eintagsfliegen entstanden und schwanden, verbreiteten, eine umfassendere literarische Leistung auf dem Gebiete des Eisenbahnrechtes — abgesehen von dem bereits im Jahre 1860 erschienenen Werke von Dr. Wilhelm Koch: „Deutschlands Eisenbahnen" — nicht zu verzeichnen ist, so dürfte diese Thatsache auf zwei Ursachen zurückzuführen sein, nämlich einmal, dass das Eisenbahnrecht, aus dem Leben directe entstammend und in dasselbe wieder voll eingreifend, eine abstract wissenschaftliche Behandlung nicht verträgt, der Fachmann aber, dem die praktischen Kenntnisse wohl zur Seite stünden, zumeist nicht in der Lage war, wissenschaftlichen Studien mit Musse zu obliegen; — für's Zweite, dass bei der rapiden Entwicklung des Eisenbahnwesens, bei dem Jagen und Einanderverdrängen von An-

schauungen die Stabilisirung der Erfahrungen und deren Kleidung in eine rechtliche Darstellung auf ganz enorme Schwierigkeiten hätte stossen müssen.

Die mit Beginn des laufenden Jahrzehnts unbestreitbar eingetretene Mässigung der fieberhaften Hast in der Entwicklung des Eisenbahnwesens gestattet nun dem Fachmanne, den sich ihm bietenden Verhältnissen mit ruhigerem Blicke forschend zu nahen, und die rechtliche Seite derselben zu erkennen und zu beleuchten.

Allerdings erfordert die darauf abzielende Thätigkeit einen grossen Aufwand von Mühe und Ausdauer, wenn in Betracht gezogen wird, dass eine wirklich auf Erfolg Anspruch erhebende Darstellung die genaue Kenntniss des umfangreichen, Gesetze, Verordnungen, Erlässe genereller und specieller Natur in sich schliessenden Materiales zur Vorbedingung hat und dass es fast abschreckend wirken muss, die in dieser Richtung bestehenden grossen Sammelwerke einer zielbewussten Durchsicht zu unterziehen.

Gleichwohl muss einmal der Anfang gemacht werden, wenn das allgemeine Interesse — wie dies bereits der Fall ist — dem Eisenbahnrechte, als neuer Disciplin der Rechtswissenschaft, sich zuzuwenden beginnt, und wenn die weitere Entwicklung des Eisenbahnrechtslebens in wissenschaftlicher und praktischer Beziehung auf gesicherter Basis angebahnt werden soll.

Der Erkenntniss dieser Thatsache verdankt das gegenwärtige Werk, welches wir hiermit einem grösseren Leserkreis übergeben und seiner nachsichtigen Beurtheilung empfehlen, seine Entstehung.

Dasselbe beschränkt sich zunächst auf die systematische Darstellung der Eisenbahnrechtsverhältnisse unseres Vaterlandes, soll aber nach Massgabe der Aufnahme, die dieser Versuch finden wird, eventuell den Ausgangspunkt bilden für eine umfassende Behandlung der rechtlichen Zustände auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens ohne Rücksicht auf die Grenzen Oesterreich-Ungarns.

Wien, im Februar 1885.

Der Verfasser.

Inhalt.

(Rother Schnitt.)

B. Von dem Sachenrechte.

a) Sachliche Eigenschaft der Eisenbahnen.

b) Vom Eigenthumsrechte.

c) Von den Servituten.

C. Von dem Obligationenrechte der Eisenbahnen.

D. Von den Eisenbahnbüchern.

E. Von den Behörden und dem Verfahren.

Der Text des Werkes hat rothen Schnitt, der Beilagen-Inhalt aber weissen, so dass die Orientirung hierdurch erleichtert ist.



Beilagen-Inhalt.

(Weisser Schnitt.)

[1]) Veränderung während des Druckes: Die Wirksamkeit dieses Gesetzes wurde zufolge Gesetzes vom 28. December 1884, R. G. Bl. Nr. 203, bis zum 1. Juli 1886 verlängert.



Abkürzungen.

a. b. G. B. = allgemeines bürgerliches Gesetzbuch.
Art. = Artikel.
Bez. = Bezirk.
E. B. O. = Eisenbahnbetriebsordnung.
E. C. G. = Eisenbahnconcessionsgesetz.
Einf.-Ges. = Einführungsgesetz.
Enteig.-Ges. = Enteignungsgesetz.
Entsch. = Entscheidung.
Exprop.-Ges. = Expropriationsgesetz.
Ges. = Gesetz.
Ges.-Samml. = Gesetzsammlung.
H. G. = Handelsgesetz.
kaiserl. = kaiserlich.
l. c. = loco citato.
lit. = litera.
Oberster G. H. = Oberster Gerichtshof.
österr. = österreichisch.
polit. = politisch.
R. G. Bl. = Reichsgesetzblatt.
Samml. = Sammlung.
ungar. = ungarisch.
Vdg. = Verordnung.
Vergl. = vergleiche.
V. G. H. = Verwaltungsgerichtshof.

Fehler-Berichtigungen.

a) (Hauptwerk Bogen 1–20).

Seite 5,	Zeile 15	von	unten	steht „Bechte" statt „Rechte".
„ 6,	„ 10	„	oben	„ „durch" „ „auf".
„ 34,	„ 10	„	unten	2) gehört in die nächste Zeile nach Nr. 30.
„ 57,	„ 11	„	„	steht „nach" statt „noch".
„ 85,	„ 8	„	oben	soll statt „Gemeinschuldner" stehen „Gemeinschaftsgläubiger".
„ 203,	„ 14	„	„	soll vor „Beschädigung" der Artikel „die" stehen.
„ 219,	„ 16	„	„	entfällt die Schlussklammer.
„ 244,	„ 9	„	unten	steht „Zweche" statt „Zwecke".
„ 249,	„ 7	„	oben	steht „vorliegen" statt „vorliegenden".
„ 272,	„ 17	„	unten	steht „Expropriationsobject" statt „Expropriationsproject"
„ 290,	„ 5	„	oben	fehlt „der" vor „Betriebseröffnung".
„ 308,	„ 9	„	„	soll nach „angeordnet" ein Komma statt des Strichpunktes stehen.

b) Beilagen (Bogen A bis Q).

Seite 25, § 78 Schluss: *); soll 1) dafür stehen.
„ 26, § 79, Zeile 6 von oben steht „ihm" statt „im".
„ 26, § 86, „ 2 von unten steht „Armenfonds" statt „Armenfonde".
„ 69, Zeile 6 von oben steht „dieselbe" statt „denselben".
„ 76, § 54, Zeile 4 steht „geschlosen" statt „geschlossen".
„ 188, § 45, al. 4, Zeile 4 steht „des" statt „das".
„ 210, Punkt 6, Zeile 2 steht „das" statt „dass".



I.

Rechtliche Stellung des Eisenbahnwesens im staatlichen Organismus im Allgemeinen. — Eisenbahnrecht.

Die Eisenbahnen gehören zu den Communicationsanstalten und nehmen unter denselben heutzutage unbestritten den hervorragendsten Platz ein, ob sie nun dem Weltverkehre im grossen Massstabe oder den localen Bedürfnissen oder selbst nur einem einzelnen Productionszweige zu dienen berufen sind.

Nach der continentalen Rechtsanschauung bildet das Communicationswesen ein Regal.

Wenn wir von Regal sprechen, so hat dieser Begriff allerdings nichts gemein mit der Auffassung der Regalität vor dem 17. Jahrhunderte, wo das Regal nichts weiter bedeutete als ein Unternehmen, dessen Erträgniss einzig und allein des Königs Eigenthum ist; noch auch mit der Anschauung, welche mit der riesigen Vermehrung der königlichen Privilegien im 17. und 18. Jahrhunderte sich entwickelte und die Regalien als die einzige Form der von dem Einflusse der Ständeverwaltung nicht beeinflussten, eigentlichen landesfürstlichen Regierung und Verwaltung erscheinen lässt; sondern liegt demselben die Gestaltung der staatsrechtlichen Verhältnisse zu Grunde, welche sich mit dem Eintritte des 19. Jahrhunderts vollzog, und an die Stelle der ständischen Rechte und Verfassungen die Hoheit der staatlichen Gesellschaft setzte. Durch diese Wandlung erscheint das Regal nicht mehr als ein Recht der Krone, sondern tritt das staatswirthschaftliche Princip in Geltung. Die staatliche Wirthschaft und Verwaltung werden Prärogative des Staates kraft eines höheren gesellschaftlichen

[illegible]nisses, welches hervorgerufen ist durch das Bewusstsein, dass ein wirthschaftliches Unternehmen, welches dem Nutzen der staatlichen Gesellschaft dient, weil es als absolute und allgemeine Bedingung der wirthschaftlichen Wohlfahrt erscheint, in seiner Existenz und Ordnung gesichert sein muss, und deshalb in der Begründung und Durchführung nicht von dem Willen oder von der Willkür eines Einzelnen abhängig gemacht sein darf. In diesem Sinne also ist das Regal ein dem staatlichen Hoheitsrechte unmittelbar unterworfenes wirthschaftliches Unternehmen, ohne dass daraus gefolgert werden müsste, dass die Ausübung dieses Hoheitsrechtes von der Staatsgewalt selbst und allein erfolgen müsste.

Die Nutzanwendung des Gesagten ergiebt sich für die Eisenbahnen mit Nothwendigkeit von selbst.

Wenn irgend ein Unternehmen und Zweig des Verkehrslebens nämlich die allgemeine Wohlfahrt fördert, bei welchem es sich nicht allein um den Vortheil Einzelner oder bestimmter Stände, auch nicht principiell um die Einkünfte des Staates, sondern nur um die allgemeinen Interessen handelt, welche mit der Vervollkommnung der menschlichen Existenz im Staatsleben in innigster Beziehung stehen, so ist es die Eisenbahn, welche das Communicationswesen um die wichtigste Einrichtung bereicherte, dasselbe zugleich völlig verändernd und demselben ein ganz neues Gepräge gebend.

Mit aller Macht, fast mit elementarer Gewalt hatte sich das Eisenbahnwesen Bahn gebrochen und der Handels- und Verkehrsverhältnisse bemächtigt und war in ungeahnt kurzer Zeit zu einem der wichtigsten Factoren für die wirthschaftliche Gestaltung und Entwickelung des staatlichen Lebens und der staatlichen Gesellschaft geworden.

Auch die Staatsverwaltungen, so ablehnend sie sich ursprünglich dem Usurpator und Reformator auf dem Gebiete des Verkehrslebens gegenüber verhalten hatten, konnten sich der Empfindung nicht verschliessen, dass der neue Culturfactor in viel höherem Grade als die bisherigen Communicationsanstalten der Verkehrsthätigkeit förderlich sein werde.

---

[1] Haberer, Geschichte des Eisenbahnwesens, S. [illegible].

Kaum hatten die Staatsregierungen es über sich gewonnen, ihr Misstrauen, das vorzugsweise auf politische Motive und Vorurtheile zurückzuführen war, zu unterdrücken und die Vortheile zu erwägen, welche sich aus der Steigerung des Verkehres direct und indirect schon für den Staatssäckel ergeben müssten, so waren sie auch zur Ueberzeugung gelangt, dass das Eisenbahnwesen als wirthschaftliches Institut mit dem gesammten Staats- und Volksleben auf das innigste zusammenhänge.[1])

Die Entwicklung nun und Gestaltung dieses für den Nutzen Aller so wichtigen, mit dem Wohl und innersten Leben des Gemeinwesens so eng verwachsenen Institutes konnte der Staat nicht frei und unbeschränkt der Privatindustrie überlassen, ohne Gefahr zu laufen, dass damit die Einwirkung auf ein höchst bedeutsames Mittel zur Erreichung eines der staatlichen Hauptzwecke, zu denen die Förderung der materiellen Interessen der Staatsbürger in erster Linie zählt, aus der Hand gegeben würde. Gegen ein freies Gewährenlassen der Privatindustrie auf dem Eisenbahngebiete sprach auch in Deutschland insbesondere noch das Verhältniss, welches die Staaten (im Gegensatze zu den englischen und amerikanischen Einrichtungen) zu den früheren Hilfsmitteln des Verkehres, den Heer- und Handelsstrassen, den Posten etc. eingenommen hatten, indem diese überall zu wirklichen staatlichen Verkehrsanstalten sich herausgebildet hatten. Es stimmte daher vollkommen zu den deutschen Anschauungen über Befugniss und Verpflichtung der landesherrlichen Gewalt, wenn das Institut der Eisenbahnen entweder zu einem unzertrennlichen Gliede im Staatsorganismus gemacht, oder die Ausführung der Eisenbahnen durch Privatpersonen der staatlichen Mitwirkung und Obhut unterstellt wurde, damit sie ihre Bestimmung, dem öffentlichen Verkehre zu dienen, vollständig erfüllten. Man kam denn auch, der herrschenden staatsrechtlichen Auffassung gemäss, nur den Forderungen eines gesunden Staatslebens nach, als die deutschen Staaten sowohl die Anlegung als auch den Betrieb der dem öffentlichen Verkehre dienenden Eisen-

[1]) Knies, die Eisenbahnen und ihre Wirkungen, 1853.

bahnen in der Art ihrem Willen unterordneten, dass sie dieselben entweder selbst bauten und in Betrieb nahmen, oder soferne sie dies Privaten überliessen, die Berechtigungen und Verpflichtungen derselben regulirten und eine genaue Controle und Oberaufsicht über Bau und Betrieb sich reservirten, um gehörig dahin wirken zu können, dass die Privateisenbahnen nicht rücksichtslos das ihnen gewährte Recht zum Nachtheile des öffentlichen Interesses ausüben.

Der Bau und Betrieb von öffentlichen Eisenbahnen erscheint somit überall in Deutschland als Ausfluss der Staatsgewalt, als Hoheitsrecht, und kann dessen Ausübung von Privaten nur durch besondere Bewilligung der Staatsgewalt erlangt werden. Diese Bewilligung beruht auf einem Vertragsverhältnisse zwischen Staat und Eisenbahnunternehmung und hat die Wirkungen eines Privilegs, welches für den betreffenden Unternehmer die Bedeutung eines wohlerworbenen, der Idee nach aus der Staatsgewalt abzuleitenden, also öffentlichen Rechtes hat. Selbst in Ländern, wo man anfangs die weittragenden Wirkungen der Eisenbahnen für das öffentliche Wohl nicht erkannte, trat in Folge der die Kräfte von Privaten übersteigenden Schwierigkeiten des Eisenbahnbaues die Unterordnung der Eisenbahnen unter die Staatsgewalt ganz von selbst ein. Wenn nämlich zunächst auch die Privatindustrie allein den Bau von Eisenbahnen in Angriff nahm, so ging doch die Herstellung weit über den Begriff der Leistungsfähigkeit Einzelner aus finanziellen Gründen hinaus und musste namentlich die öffentliche Autorität für den Grunderwerb in Anspruch genommen werden. Ebenso musste die staatliche Bewilligung eingeholt werden zur Bildung von Vereinen oder Actiengesellschaften, lauter Momente, welche der Staatsverwaltung die Gelegenheit boten, ihre Bedingungen zu stellen.[1])

[1]) In den Staaten, in welchen zuerst Eisenbahnen gebaut wurden, in England und Nordamerika, ging man von der Ansicht aus, dass durch die freie Thätigkeit des Einzelnen das Gemeinwohl am sichersten und besten gefördert werde. Darum konnte auch der Gedanke, Bahnen von staatswegen zu bauen und zu betreiben, dort nicht aufkommen und Wurzel fassen.

Was nun das Verhältniss der Eisenbahnen zum Staate anlangt, so kommt, so weit es sich um Staatsbahnen handelt, bei denselben der Begriff des staatlichen Hoheitsrechtes selbstverständlich nicht zum Ausdrucke. Die Staatseisenbahnen gehören zum Staatsvermögen, werden als solches nach Verwaltungsnormen von Staatsorganen verwaltet und sind Staatsanstalten.

Bei den Privateisenbahnen dagegen gelangt das staatliche Hoheitsrecht in mehrfacher Richtung zur Geltung, und zwar 1. durch das Heimfallsrecht, 2. durch die Bestimmung der Rechte und Pflichten der Eisenbahnunternehmungen in den Eisenbahngesetzen und in den Concessionsurkunden und 3. durch das Oberaufsichtsrecht des Staates über die Gesellschaften.

Das Heimfallsrecht, demzufolge die Eisenbahn in vollkommen betriebsfähigem Zustande mit Ablauf eines bestimmten Zeitraumes in das freie Eigenthum des Staates übergeht, charakterisirt das Wesen der Staatshoheit am schärfsten, da es das völlige Eintreten der Staatsgewalt in den Besitz des Unternehmens ohne Gegenleistung bezeichnet.

Die Eisenbahngesetze präcisiren die Rechtsverhältnisse für die Eisenbahnunternehmungen unter Aufstellung der massgebenden Gesichtspunkte im Allgemeinen. Die Concessionsurkunden haben die gegenseitigen Bechte und Pflichten zwischen der Staatsverwaltung und den Eisenbahnunternehmungen im Besonderen zu regeln.

Hier ist das Hoheitsrecht des Staates nach der Richtung zur Geltung zu bringen, dass die den Eisenbahnunternehmungen eingeräumten Zugeständnisse und die von denselben übernommenen Verbindlichkeiten mit den Interessen der öffentlichen Wohlfahrt in Einklang stehen.

Die wesentlichsten Momente, welche in dieser Beziehung für die Stellung der Staatsverwaltung in Betracht kommen, beziehen

---

Auch Dänemark, Holland und die Schweiz bauten durchwegs Privatbahnen.

In Frankreich trieben die Wirren und die Ungunst der finanziellen Lage die Eisenbahnen in die Privathände, was jedoch bei dem Patriotismus und dem praktischen Sinne der Franzosen wenig Bedeutung hatte.

sich 1. auf die Stipulirung von Verpflichtungen der Eisenbahnunternehmung zum allgemeinen Besten; hierher gehört die Aufstellung der Grundsätze für das Tarif- und Fahrordnungswesen; 2. auf die eventuelle Gewährung einer materiellen Unterstützung an die Unternehmung, sei es, dass der Staat ein gewisses Einkommen gewährleistet (Zinsengarantie), sei es, dass der Staat sich an der Capitalsbeschaffung durch Leistung eines Beitrages betheiligt (Subvention) oder endlich, dass die Unternehmungen von bestimmten Leistungen (Steuern und Gebühren) befreit werden; 3. durch das Einlösungsrecht des Staates, demzufolge der Staatsverwaltung die Möglichkeit gewahrt wird, in den Besitz der Eisenbahn nach Ablauf eines bestimmten Zeitraumes noch vor dem Zeitpunkte der Heimfälligkeit, selbstverständlich gegen Entgelt, zu treten; 4. auf die Fixirung gewisser Leistungen, welche die Eisenbahnunternehmungen im öffentlichen Interesse zu prästiren verpflichtet sein sollen; hierher gehört die Beförderung der Post und der Militärtransporte, die Beistellung von Amts- und Wohnlocalitäten für die Organe der Staats-, insbesondere der Post- und Finanzverwaltung.

Für das Oberaufsichtsrecht des Staates ist die Stellung der Eisenbahnunternehmungen im Staatsorganismus die Grundlage; dieses Recht ist bedingt durch die Rolle, welche der Eisenbahnunternehmung im wirthschaftlichen Leben des Staates zufällt.

Die Förderung und Ausdehnung des Communicationswesens, dessen Dienstbarmachung und Gestaltung nach den Bedürfnissen des Handels und der Industrie ist für die ganze wirthschaftliche Entwicklung des Staates von der entscheidendsten Bedeutung und bildet eine der höchsten und schwierigsten Aufgaben der Staatsverwaltung; deshalb muss sich dieselbe auf diesem Gebiete die weitestgehende Ingerenz vorbehalten und durch die Gesetze sowohl als auch vertragsmässig sichern.

Die Unternehmung einer Privateisenbahn steht der Staatsverwaltung nun näher als irgend ein anderes Institut; sie hat die Aufgabe des Staates im übertragenen Wirkungskreise zu vollziehen, ist eine öffentliche Anstalt und gehört demgemäss, soweit es sich um den staatlichen Zweck und dessen Erfüllung handelt, zur inneren Verwaltung des Staates; die Privat-

Eisenbahnunternehmung bildet in dieser Beziehung genau so einen Theil des Staatsorganismus, wie die Staatseisenbahn, trotzdem sie eine eigene Individualität besitzt, eventuell auch ein Verein ist.

Der Staat kann und darf vermöge seines Berufes, das allgemeine Beste zu hüten, zu verfolgen und durchzusetzen, gar nicht darauf verzichten, seinen Willen, der auf dem Erkennen des Bedürfnisses der allgemeinen Wohlfahrt basirt, auch gegen den Willen der Privatunternehmung auf das entschiedenste zur Geltung zu bringen.

Es wäre grundfalsch, wenn man sich auf den einseitigen Standpunkt stellen wollte, dass eine Eisenbahnunternehmung in ihrer Eigenschaft als Erwerbsunternehmung ebenso unabhängig sei, wie ein anderes Unternehmen, z. B. eine Spodiumfabrik.

Die Eigenschaft der Erwerbsgenossenschaft muss vielmehr wie jedes andere Privatinteresse vor den öffentlichen Rücksichten zurücktreten; die Privat-Eisenbahnunternehmung muss sich dessen bewusst sein, dass der Erwerb zwar aus dem Eisenbahnzwecke, aus der Erfüllung der ihr von der Staatsverwaltung anvertrauten Aufgabe fliesst, aber überhaupt nicht vorhanden wäre, wenn nicht der Staat die Erfüllung der Aufgabe der Unternehmung anvertraut hätte, nachdem eine Entfaltung der Selbstthätigkeit in dieser Richtung einfach ausgeschlossen ist; die Privat-Eisenbahnunternehmung muss in ihrem Sein einen organischen Theil des organischen Lebens der Staatsverwaltung erblicken und darum sich als ein mitarbeitendes Organ am Staatszwecke in Zweck und Thätigkeit in Harmonie mit der Regierung setzen, weil nur diese den Staatszweck kennt.

Es ist nun nur eine natürliche Folge der so präcisirten Stellung der Eisenbahnunternehmungen zum staatlichen Organismus, dass die Staatsverwaltung gegen alle Momente in der Unternehmung auftreten muss, welche das öffentliche Wohl gefährden; und dass die Einflussnahme des Staates bei den Eisenbahnunternehmungen viel weiter reicht als bei anderen Gesellschaften und Vereinen.

Während bei diesen die Thätigkeit der Staatsverwaltung sich lediglich auf die Frage des Existentwerdens der juristischen

Persönlichkeit bezieht und die Genehmigung vorwiegend negativen Inhaltes ist, indem sie die Erklärung in sich fasst, dass der Zweck des Vereines nicht im Widerspruche mit den Aufgaben des Staates im Allgemeinen steht, dass die innere Ordnung des Vereines sich nicht im Widerstreite mit dem Rechte der Staatsbürger befindet, und dass die im Vereinsvertrage liegenden Thätigkeiten nicht den Forderungen einer gesunden Verwaltung zuwiderlaufen — übt die Staatsverwaltung bei den Eisenbahnen eine weit grössere Influenz. Hier beschränkt sie sich nicht blos auf die negative Thätigkeit der Constatirung der eben genannten Momente, sondern nimmt bereits einen directen positiven Einfluss auf die Gestaltung des Unternehmens nach dem Staatszwecke.

Die Concessionsverhandlungen, die Ertheilung der Concession und die Genehmigung der Gesellschaftsstatuten bilden den Gang und den Abschluss der ersten Thätigkeit der Staatsverwaltung gegenüber den Eisenbahnunternehmungen.

Schon diese Thätigkeit ist zum Theile ein Ausfluss des Oberaufsichtsrechtes des Staates. Kraft dessen ist die Staatsverwaltung bestrebt, das Interesse der öffentlichen Wohlfahrt bereits von vorneherein sicherzustellen und deshalb die Grundsätze zu fixiren, welche für die Verwaltung und für die Stellung der Unternehmung im Verkehrsleben massgebend sein sollen. Die Fixirung des Anlagecapitales, die Art der Finanzirung, die Normirung von Maximaltarifen im Allgemeinen und von Tarifsätzen für gewisse Fälle oder für bestimmte Gattungen von Artikeln, die Begrenzung des Wirkungskreises der Direction und der Gesellschaftsverwaltung, die Festsetzung einzelner Verkehrsdirectiven, sind lauter Dinge, die das Gesagte bestätigen.

Die Entfaltung des Oberaufsichtsrechtes des Staates gegenüber den Eisenbahnen hängt nun innig mit der Eigenschaft des Eisenbahnunternehmens als organischen Theiles der staatlichen Verwaltung zusammen. Demgemäss muss die Staatsverwaltung, nachdem es ihre Aufgabe ist, den Zweck des Eisenbahnwesens als organisches Ganzes im Auge zu behalten und seine Verwirklichung systematisch und consequent zu verfolgen, auch das Recht für sich in Anspruch nehmen, den

Eisenbahnunternehmungen in Absicht auf den Zweck unmittelbar Befehle zu ertheilen, ferner zu erklären, dass gewisse Beschlüsse der Gesellschaft ohne Zustimmung der Regierung nicht als vollständig giltig angesehen werden, sowie auch zu verlangen, dass die Schlussfassungen der Gesellschaft im Beisein und unter Controle der Organe der Staatsverwaltung (Regierungscommissäre, landesfürstliche Commissäre) erfolgen. In seiner äussersten Consequenz äussert sich dieses Recht der Staatsgewalt in der Entziehung der Concession und in der Sequestration.

Im Weiteren ergiebt sich die Uebung des staatlichen Oberaufsichtsrechtes aus dem Wesen des Betriebes der Eisenbahnunternehmungen und aus der Verpflichtung des Staates, dafür Sorge zu tragen, dass derselbe continuirlich aufrecht erhalten bleibe, der Gesammtheit nicht gefährlich werde und die dem Zwecke des Unternehmens entsprechende Einrichtung erhalte.

In dieser Beziehung sind drei Formen der Ueberwachung zu unterscheiden: 1. die allgemein polizeiliche, 2. die technische, 3. die statistische.

Die Ueberwachung selbst kennzeichnet sich in allen drei Formen als Handlung der Behörde, durch welche sie sich in die Kenntniss der Thätigkeit des Unternehmens setzt, um die Gewissheit zu haben, dass die Gebahrung dem staatlichen Zwecke homogen sei; ihr entspricht die Verpflichtung der Unternehmung, dasjenige zu thun und zu leisten, wodurch die Kenntnissnahme möglich wird, nämlich nicht nur die Einsicht in alle Zweige der Verwaltung und Gebahrung zu gewähren, sondern auch jedwede Auskunft und Aufklärung, die etwa gefordert würde, zu ertheilen.

Die polizeiliche Ueberwachung umfasst zwei weitgehende Rechte der Regierung. Das erste bezieht sich auf die einzelnen Acte des Lebens der Unternehmung und giebt der Staatsverwaltung das Befugniss, nicht blos die Beschlüsse des Verwaltungsorganes der Ueberwachung sich mittheilen zu lassen, sondern auch die Versammlungen und Sitzungen, welche im Schosse der Unternehmung abgehalten werden, durch besondere Abgeordnete zu beschicken. Diese Organe der Regierung haben allerdings nicht das Recht, an der Debatte theilzunehmen, allein sie müssen bei ungehörigen oder ungesetzlichen Vor-

gängen Verbot einlegen, und können Beschlüssen, welche ihnen bedenklich erscheinen, die Genehmigung der Regierung vorbehalten. Ausserdem bleibt es ihnen überlassen, den Eisenbahnunternehmungen in Absicht auf die Erfüllung des staatlichen Zweckes Rathschläge zu ertheilen oder in sonstiger Weise hilfreich zur Seite zu stehen. — Das zweite Recht der Regierung ist gerichtet auf die Aufsicht über die gesammte Administration und auf die Ueberwachung der Befolgung der gesetzlichen Anordnungen, sowie der speciellen Verfügungen der Staatsverwaltung, welche im Hinblick auf die den öffentlichen Dienst betreffende Aufgabe der Eisenbahnunternehmungen getroffen werden. Diesem zweiten Rechte der Regierung entspricht die Verpflichtung der Gesellschaft, zur Leitung des Betriebes eine eigene Direction, welche der Regierung gegenüber für die ordnungsmässige Besorgung des Betriebes unmittelbar verantwortlich ist, aufzustellen und die Mitglieder derselben, sowie auch die Mitglieder der Verwaltung, denen die Vertretung der Gesellschaft als Rechtssubject obliegt, der Regierung bekannt zu geben. Die Verantwortlichkeit der Mitglieder der Direction und der Verwaltung führt in letzter Auflösung zu dem Disciplinarrechte der Regierung.

Die technische Oberaufsicht gilt weniger der Gesellschaft und ihrer Stellung als Verwaltungsorgan im staatlichen Leben, als vielmehr der Grösse und Wichtigkeit des Betriebes, den damit verbundenen Gefahren für die öffentliche Sicherheit und den Rücksichten, welche sich ergeben, wenn die Anlage einer Eisenbahn unter Beachtung der allgemeinen wirthschaftlichen Verhältnisse und im Hinblicke auf den Eingriff in die bestehenden concreten ökonomischen Verhältnisse und Zustände in Betracht gezogen wird. Das Recht des Staates zur technischen Oberaufsicht geht demnach sehr weit und bezieht sich naturgemäss nicht blos auf die Ueberwachung des Zustandes der Bahn und der Betriebsmittel und auf die Controlirung der Transportbedingungen, sondern auch auf alle Stadien der Anlage einer Eisenbahn und reicht bis zur ersten Projectsverfassung zurück; denn schon im allerersten Momente, wo ein Eisenbahnunternehmen greifbare Gestalt annimmt und sich anschickt, eingreifend in bestehende Ordnung und in fremde

Rechtssphären seiner Existenz Geltung zu verschaffen, tritt an die Staatsverwaltung die Aufgabe heran, die Grundsätze einer gesunden Volkswirthschaftspflege im Allgemeinen wie im Besonderen in entsprechender Weise zu vertreten und den Forderungen der öffentlichen Sicherheit nachdrücklichsten Ausdruck zu verschaffen. In Folge dessen hat der Staat unbestritten das Recht, nicht blos auf die Wahl der Gattung der Bahn (Hauptbahn, Local- oder Secundär- oder Vicinalbahn) bestimmenden Einfluss zu üben, sondern auch die Entscheidung über die Richtung (Trace) der Bahn sich vorzubehalten, das zur Ausführung bestimmte Project und die in Aussicht genommenen Betriebseinrichtungen im Detail zu prüfen und zu genehmigen, und endlich zu bestimmen, ob die Bedingungen vorhanden sind, dass die fertiggestellte Bahn dem Verkehre übergeben werden kann.

Diesem Rechte des Staates entspricht wieder die Verpflichtung der Eisenbahnunternehmungen, alle Vorkehrungen so zu treffen, dass die ökonomische Ausführung der Bahn erreicht wird und eine gesicherte Betriebsführung gewärtigt werden kann, alle Projecte der Regierung zur Genehmigung vorzulegen und die Entscheidung der Regierung abzuwarten, sowie deren Bewilligung zur Betriebseröffnung einzuholen, und endlich allen Anordnungen pünktlich nachzukommen, welche die Staatsverwaltung bezüglich des Bauprojectes und der Betriebseinrichtungen zu treffen findet. — Die technische Oberaufsicht des Staates führt bei Eigenmächtigkeit der Eisenbahnunternehmungen nach dem Ermessen der Staatsverwaltung bei den Eisenbahnen, welche im Baue sich befinden, zur Baueinstellung, Abnahme des Baues, Verweigerung des Betriebsconsenses, — bei Bahnen, auf welchen der Betrieb eröffnet ist, zur Einstellung des Betriebes, zur Sequestration des Betriebes oder der Verwaltung, oder beider.

Die statistische Ueberwachung der Eisenbahnen beruht auf der Erkenntniss des Werthes, den die Kenntniss bestimmter Thatsachen für die Beurtheilung gewisser Zustände hat. Das Ergebniss dieser Ueberwachung soll der Regierung die Mittel an die Hand geben, sich über Ursache und Wirkung einzelner Erscheinungen und Vorkommnisse auf dem Gebiete des Eisen-

bahnwesens zu orientiren, und daraufhin zu bestimmten Schlüssen zu gelangen und ihre Anordnungen zu treffen. Die Resultate der Statistik können somit eine höchst wirksame Grundlage für das Verordnungsrecht der Regierung, eventuell auch für die Gesetzgebung werden. Der Umfang der Verpflichtung der Eisenbahnunternehmungen, statistische Daten zu liefern, ist gesetzlich nicht fixirt; es muss vielmehr dem Ermessen der Regierung vorbehalten bleiben, in dieser Richtung ihre Aufträge den Unternehmungen zu ertheilen, wo und wie oft sie es im Interesse des Staatszweckes nöthig erachtet, da nur das Bedürfniss der Verwaltung allein massgebend sein kann, welches weder der Sache noch der Zeit nach begrenzbar ist. Die Verkehrs- und Einnahmenausweise, welche von den Eisenbahnunternehmungen geliefert werden, die Unfallsstatistik, die geführt wird, verdanken ihre Entstehung solchen Anordnungen der Staatsverwaltung und haben schon zu mancher wohlthätigen Verfügung die Handhabe geboten. Namentlich sind statistiche Aufzeichnungen und Nachweisungen von unschätzbarem Werthe, wenn es sich um neue Erscheinungen auf dem Gebiete der Erfindungen handelt, welche dem Eisenbahndienste dienstbar gemacht werden könnten oder sollen. (So werden in neuester Zeit sehr eifrige Studien über das Verhalten des eisernen Oberbaues nach verschiedenen Systemen, über den Nutzen elektrischer Blokirapparate, über Beheizung und Beleuchtung von Eisenbahnwagen gemacht.) Es liegt in dieser Beziehung auch im eigensten Interesse der Eisenbahnunternehmungen, die Staatsverwaltung durch ihre gesammelten Erfahrungen und gemachten Wahrnehmungen werkthätig zu unterstützen, damit nicht vorzeitig Anordnungen getroffen werden, welche nicht so sehr das Ansehen der verfügenden Behörde, als vielmehr das materielle Interesse der Unternehmung schädigen könnten. Die Eisenbahnverwaltungen sind daher auch die wirksamsten Organe, welche die Aufgabe der Regierung bei der statistischen Ueberwachung zu unterstützen berufen sind, und üben diese Ueberwachung im gewissen Sinne selbst mit, so dass sich hier sehr scharf schon die Thatsache ausprägt, dass die Privateisenbahnen einen organischen Theil der Verwaltung im Staatsleben ausmachen.

Nach all dem bisher Gesagten lässt es sich als feststehend bezeichnen, dass die Eisenbahnunternehmungen als öffentliche Anstalten in Erfüllung der ihnen im übertragenen Wirkungskreise zufallenden staatlichen Aufgabe einen Theil der Verwaltung des Staates selbst ausmachen und in Folge dessen völlig dem Staatswillen untergeordnet sind, insolange die Regierung nicht vertragsmässig eine grössere Freiheit einräumt.

Ausser und neben dieser Stellung als öffentliche Anstalten haben aber Privat-Eisenbahnunternehmungen auch noch eine **zweite** Eigenschaft, die sich an ihre Existenz knüpft. Sie sind nämlich auch wirthschaftliche Unternehmungen und als solche berufen und angewiesen, ein Geschäft zu machen, da die ihnen zugeführten Capitalien Anspruch auf einen Ertrag haben. In dieser Beziehung sind sie nach der Richtung eigenberechtigt, dass es ihnen als ihre Aufgabe überlassen bleibt, sich einen Erwerb zu schaffen, aus dem Betriebe ein Erträgniss zu gewinnen und das Erträgniss auch zu verwalten.

Die geschäftliche Seite des Unternehmens begründet daher das Recht zu einer selbstständigen Verwaltung der Unternehmung. Diese Verwaltung verfolgt naturgemäss den Zweck, die finanziellen Verhältnisse des Unternehmens möglichst günstig zu gestalten, und muss deshalb auch, dem Zwecke entsprechend, die Thätigkeit nach eigenem Ermessen bestimmen, die Organe frei wählen, welche dem Inhalte der Thätigkeit nach zu functioniren haben und die Ordnung für die zu vollziehenden Functionen in der Weise aufstellen, wie sie dieselbe zur Erreichung des Zweckes für geeignet erachtet. In dieser Richtung also ist die Eisenbahnunternehmung der Natur der Sache nach ein selbstverwaltender Körper und unabhängig von der Ingerenz der Staatsverwaltung, wenn solche nicht ausdrücklich und vertragsmässig eingeräumt worden ist. Niemals kann jedoch auch in dem Falle, wo sich eine Privat-Eisenbahnunternehmung des völlig freien Verfügungsrechtes begeben hat, das Abhängigkeitsverhältniss so weit gedeihen, dass das gesammte Thun und Lassen an die Genehmigung der Regierung geknüpft wäre; niemals darf die Staatsverwaltung mit der Bethätigung ihres Willens weiter gehen, als das wirkliche Interesse an der Beschränkung der Selbstverwaltung reicht,



Die **dritte** Eigenschaft endlich, welche den Eisenbahnunternehmungen zukommt, leitet sich aus dem staatsbürgerlichen Begriffe des Rechtssubjectes ab und bezieht sich auf das Verhältniss, in welchem eine Eisenbahnunternehmung im staatlichen Rechtsleben zu Dritten steht.

Der Erwerb von Rechten, das Eingehen von Verbindlichkeiten hat immer eine wirkliche oder gedachte Individualität zur Voraussetzung, welche ihren Willen nach aussen hin in rechtmässiger Weise bethätigt, beziehungsweise sich in rechtlichen Verkehr setzt mit anderen Individualitäten, und in dieser Richtung als Rechtssubject bezeichnet wird und anzusehen ist.

Auch die Eisenbahnunternehmungen treten, sobald sie zur Existenz gelangt sind, entweder kraft ihres Selbstbestimmungsrechtes oder auf Grund der ihnen mit Rücksicht auf ihren Zweck obliegenden Aufgabe in rechtliche Verhältnisse zu dritten Personen, aus welchen sich Rechte und Pflichten entweder für die Eisenbahnunternehmungen oder für die dritten Personen oder für beide zugleich ergeben, und sind daher in ihrer rechtlichen Stellung nicht blos öffentliche Anstalten, sondern auch eigentliche Rechtssubjecte im Sinne des bürgerlichen Rechtes.

Soweit die rechtlichen Beziehungen auf das freie Selbstbestimmungsrecht zurückzuführen sind, geniessen die Eisenbahnunternehmungen die Stellung im Rechtsleben wie die Staatsbürger, sie können, wie diese, Rechte erwerben und aufgeben, Verträge schliessen und lösen, sich selbst verpflichten oder für Dritte Verbindlichkeiten eingehen u. s. w., ohne an andere Bestimmungen gebunden zu sein als die allgemein für alle Staatsbürger giltigen und bindenden.

Sobald jedoch der Eisenbahnzweck zur Geltung kommt, tritt mit Rücksicht auf diesen eine Ausnahmsstellung der Eisenbahnunternehmungen ein, welche sich dahin präcisirt, dass die Eisenbahnunternehmungen mit ihren Willensäusserungen in der Regel überhaupt nicht mehr frei und unabhängig, sondern an bestimmte, allgemein erkennbare Directiven und Formen im Verkehre mit Dritten gebunden sind, und dass auch die Dritten in der Freiheit ihrer Willensbethätigung beschränkt sind.

Die Ausnahmsbestimmungen gegenüber dem bürgerlichen Rechte räumen den Eisenbahnunternehmungen bald eine günstigere, bald eine ungünstigere Position im Verhältnisse zu den Dritten ein, je nachdem die Eisenbahnunternehmungen oder die Dritten besonderen Schutzes bedürfen, um die Erfüllung der Aufgabe der Eisenbahnen dem Zwecke gemäss zu fördern.

Das Kriterion, welches nach der einen oder anderen Richtung entscheidet, liegt einerseits in der Bestimmung der Eisenbahnen zur öffentlichen Wohlfahrt, welche die möglichste Unabhängigkeit derselben von dem bestimmenden Willen Einzelner fordert, andererseits in der Forderung, dass der Einzelne gegenüber der Macht der Eisenbahn, sowie gegen die aus ihrem Bestande drohende Gefahr des erforderlichen Rechtsschutzes nicht entbehre.

Wenn wir nun die dreifache eigenartige Stellung der Eisenbahnen im staatlichen Leben und Organismus als Ausfluss und Inhalt einer nothwendigen, allgemein giltigen Regel in Betrachtung ziehen, gelangen wir zum Begriffe des Eisenbahnrechtes, und stellt sich dasselbe als der Inbegriff der rechtlichen Beziehungen der Eisenbahnen im objectiven und subjectiven Sinne dar.

Da die rechtlichen Beziehungen zunächst aus der Existenzfrage der Eisenbahnen und aus ihrem Verhältnisse zur Staatsgewalt sich ableiten, da ferner die Freiheit der Handlungsfähigkeit der Eisenbahnen im Verkehre mit Dritten mit Rücksicht auf den Zweck gleich öffentlichen Anstalten begrenzt und beschränkt erscheint, so ist es klar, dass das Eisenbahnrecht dem öffentlichen Rechte im Allgemeinen, dem Verwaltungsrechte im Besonderen angehört.

Bei Betrachtung der einzelnen Rechtsverhältnisse wird sich zeigen, dass die Grundsätze des Civilrechtes im Eisenbahnrechte vielfach verändert und umgestaltet wurden, dass die Wirkungen der Erweiterung der Grenzen, welche das strenge bürgerliche Recht gesteckt hat, durch eine auf der öffentlichen Wohlfahrt basirte Auffassung sehr weitgehende sind.

Hat das Handelsrecht, welches der Nothwendigkeit, das bürgerliche Recht im Hinblicke auf die Bedürfnisse des Handels und Verkehres fortzubilden, entsprang, auch die Institutionen des Civilrechtes noch zur Grundlage genommen, weil ja die Handelsverhältnisse immer in den bürgerlichen Beziehungen wurzeln, so hat das Eisenbahnrecht, trotz mancher Anklänge an die civilen Rechtsverhältnisse, diese Grundlage bereits verlassen, und sich auf der Basis des öffentlichen Nutzens, an dem die Allgemeinheit wie der Einzelne in gleicher Weise zu participiren berufen ist, entwickelt und wird sich auf dieser Basis weiter entwickeln, so sehr man auch von Seite der Juristenwelt, welche im Studium des Civilrechtes gross geworden, bestrebt ist, den Eisenbahnen den Charakter rein civiler Rechtssubjecte aufzuzwängen.

Dass der Massstab des bürgerlichen Rechtes aus dem Eisenbahnrechte geschwunden ist, wird schon unsere weitere Darstellung ergeben, bei welcher wir grundsätzlich das System des bürgerlichen Rechtes verfolgen werden.

II.

Rechtsverhältnisse der Eisenbahnen im Besonderen.

Die Eisenbahnrechtsverhältnisse gehören dem materiellen Rechte an, insoweit es sich um die Aufstellung jener Grundsätze handelt, welche für die Existenz und die Rechtsbeziehungen der Eisenbahnunternehmungen nach aussen massgebend sind, und haben die Eigenschaft formellen Rechtes, soweit die Geltendmachung der rechtlichen Befugnisse und das Verfahren in Eisenbahnangelegenheiten in Betracht kommt. Das materielle Recht der Eisenbahnen umfasst das Personenrecht und das Sachenrecht.

Rechtsquellen: *a)* Die allgemeinen gesetzlichen Vorschriften für Eisenbahnen, und zwar insbesondere: 1. Die Eisenbahnbetriebsordnung vom 16. November 1851, R. G. Bl. Nr. 1 de 1852; 2. das Eisenbahn-Concessionsgesetz vom 14. September 1854, R. G. Bl. Nr. 238; 3. das Gesetz vom 18. Februar 1878, R. G. Bl. Nr. 30, betreffend die Enteignung zur Herstellung und zum Betriebe von Eisenbahnen; dann für Ungarn der LV. und LVI. Gesetzartikel „von der Expropriation" und „über die Expropriation im Weichbilde der Städte Ofen und Pest", sanctionirt und kundgemacht in beiden Häusern des Reichstages am 9. December 1868; 4. das Gesetz vom 19. Mai 1874, R. G. Bl. Nr. 70, betreffend die Anlegung von Eisenbahnbüchern, die Wirkung der einer Eisenbahn eingeräumten Hypothekarrechte und die bücherliche Sicherung der Pfandrechte der Besitzer von Eisenbahn-Prioritätsobligationen; dann für Ungarn der I. Gesetzartikel „über die abgesonderte, cen-

tralisirte grundbücherliche Eintragung der in den Ländern der ungarischen Krone befindlichen Eisenbahnen und Canäle", sanctionirt und kundgemacht am 7. April 1868; 5. das Gesetz vom 25. Mai 1880, R. G. Bl. Nr. 56, respective 26. December 1882, R. G. Bl. Nr. 180, betreffend die Zugeständnisse und Begünstigungen für Localbahnen; 6. die Verordnung vom 25. Januar 1879, R. G. Bl. Nr. 19, betreffend die Verfassung der auf Eisenbahnen bezüglichen Projecte und die damit zusammenhängenden Amtshandlungen; 7. die Verordnung vom 29. Mai 1880, R. G. Bl. Nr. 57, womit in theilweiser Abänderung der Verordnung vom 25. Januar 1879 Erleichterungen hinsichtlich der Verfassung und commissionellen Behandlung der Projecte für Localbahnen und Schleppbahnen eingeführt werden; 8. das Gesetz vom 14. December 1877, R. G. Bl. Nr. 112, die garantirten Eisenbahnen betreffend; 9. das Gesetz vom 5. März 1869, R. G. Bl. Nr. 27, betreffend die Haftung der Eisenbahnunternehmungen für die durch Ereignungen auf Eisenbahnen herbeigeführten körperlichen Verletzungen und Tödtungen von Menschen; 10. das Eisenbahnbetriebsreglement vom 10. Juni 1874, R. G. Bl. Nr. 75.

b) Gesetze, welche zwar nicht direct als Eisenbahngesetze zu bezeichnen sind, weil sie weitergehende Bestimmungen enthalten, aber doch entweder einzelne Anordnungen für die Eisenbahnen treffen, oder in Folge ihres Inhaltes in hervorragender Weise auf Eisenbahnen auch Anwendung finden, wie 1. das allgemeine Berggesetz und die auf dasselbe bezugnehmenden Verordnungen; 2. das Forstgesetz; 3. die Eisenbahnzufahrtsgesetze; 4. die Wasserrechtsgesetze; 5. die Landesbauordnungen; 6. das Gesetz vom 24. April, R. G. Bl. Nr. 48, betreffend die Wahrung der Rechte der Besitzer von Pfandbriefen; 7. das Gesetz vom 24. April 1874, R. G. Bl. Nr. 49, betreffend die gemeinsame Vertretung der Rechte der Besitzer von auf Inhaber lautenden oder durch Indossament übertragbaren Theilschuldverschreibungen und die bücherliche Behandlung der für solche Theilschuldverschreibungen eingeräumten Hypothekarrechte; 8. das Gesetz vom 5. December 1877, R. R. Bl. Nr. 111, womit ergänzende Bestimmungen zu den Gesetzen vom 24. April 1874, R. G. Bl. Nr. 48 und 49, betreffend

die Vertretung der Bestimmungen von Pfandbriefen oder auf Inhaber lautenden oder durch Indossament übertragbaren Theilschuldverschreibungen erlassen werden; etc. etc.

c) Die für einzelne Eisenbahnen erlassenen Specialgesetze.

d) Die Concessionsurkunden und Statuten der Eisenbahnunternehmungen, sowie über einzelne Rechtsverhältnisse derselben errichtete Urkunden.

e) Die hinsichtlich der auf fremdes Staatsgebiet übergreifenden Eisenbahnen geschlossenen Staatsverträge.

f) Die Entscheidungen der Verwaltungsbehörden und der Gerichtsbehörden.

Ein grosser Theil der Rechtsquellen findet sich in mehr oder minder vollständigen Sammelwerken; solche wurden herausgegeben von

1. Pollanetz und Wittek (im Auftrage des k. k. Handelsministeriums), „Sammlung der das österreichische Eisenbahnwesen betreffenden Gesetze, Verordnungen, Staatsverträge und Constitutivurkunden". (Die vollständigste, leider mit 1877 abschliessende Sammlung.)

2. Dr. Victor Röll, „Oesterreichische Eisenbahngesetze. Sammlung der auf das Eisenbahnwesen bezughabenden Gesetze, Verordnungen und Judicate".

3. Dr. Victor Röll, „Eisenbahnrechtliche Entscheidungen der österreichischen Gerichte" 1879.

4. Dr. M. Epstein, „Sammlung von eisenbahnrechtlichen Entscheidungen des k. k. Obersten Gerichtshofes und der Wiener Eisenbahnschiedsgerichte".

5. Dr. Adam Freih. v. Budwinski (auf Veranlassung des Verwaltungsgerichtshofes), „Erkenntnisse des k. k. Verwaltungsgerichtshofes".

A. Die persönlichen Rechtsverhältnisse der Eisenbahnunternehmungen.

a) Arten der Eisenbahnunternehmungen, ihr Entstehen und ihr Ende.

Die Eisenbahnunternehmungen sind, vom rein subjectiven Standpunkte, entweder Staatsanstalten oder Privatunterneh-



mungen, je nachdem entweder die Staatsverwaltung das staatliche Hoheitsrecht selbst ausübt oder dessen Ausübung einem Dritten überlässt. Ausschlaggebend für diese Unterscheidung ist nur der Umstand der Betriebführung, da nur in dieser einerseits das Hauptmoment des staatlichen Hoheitsrechtes, andererseits das Kriterion berufsmässiger Wirksamkeit gefunden werden kann; dagegen ist es von keinem Belang, ob die Eisenbahn auf Staatskosten oder aus Privatmitteln hergestellt worden ist, indem es ebensowohl möglich ist, dass die Staatsverwaltung Privatbahnen in Betrieb nimmt, als sie es in ihrem Interesse gelegen erachten kann, aus Staatsmitteln hergestellte Bahnen durch Private betreiben zu lassen. Ebenso wenig Bedeutung hat der im Betriebe zur Verwendung gelangende Motor.

In Anbetracht des Objectes der Betriebführung sind zwei Gattungen von Eisenbahnen zu unterscheiden, nämlich Eisenbahnen, welche dem öffentlichen Verkehre zu dienen haben, Eisenbahnen im eigentlichen Sinne des Wortes, und Eisenbahnen, in Ansehung deren der öffentliche Verkehr ausgeschlossen ist.

Bei der ersten Gattung macht es keinen Unterschied, ob der Verkehr blos der Beförderung von Personen (wie gegenwärtig bei den Pferde-Eisenbahnen amerikanischen Systems, Dampftramways, Bergbahnen) oder blos dem Fràchtentransporte (wie gegenwärtig bei einzelnen Localbahnen) gilt, oder ob auf der Bahn sowohl der Personen- als auch der Sachentransport besorgt wird; das entscheidende Erforderniss ist, dass Jedermann unter Beachtung der allgemein aufgestellten und giltigen Bedingnisse sich der auf der Bahn eingeführten Transportart bedienen kann.

Bei der zweiten Gattung von Eisenbahnen kommen nach ihrer Bestimmung zwei verschiedene Arten in Betracht, nämlich Bahnen, deren Zweck in Absicht auf wirthschaftliche Güterbewegung es ist, Massengüter oder Güter bestimmter Gattung auf denselben zu befördern und sie den Productions- oder Consumtionsstätten zuzuführen oder zwischen denselben auszutauschen, oder um deren Inverkehrsetzung zu fördern und zu erleichtern durch mittelbare oder unmittelbare Verbindung

mit einer dem öffentlichen Verkehre eröffneten Eisenbahn (die Schleppbahnen zu Bergwerken, Hütten und industriellen Etablissements); dann Bahnen, welche dem Erbauer lediglich zu seinem eigenen Gebrauche dienen sollen, ohne Rücksicht auf äusseren Verkehr, wie Schienenverbindungen innerhalb eines Fabrikshofes oder zwischen zwei Fabriksetablissements desselben Besitzers oder bei ausgedehntem Grundbesitze zwischen dem Gutshofe und den Grundstücken oder zwischen dem Inneren eines Bergbaues und den zu Tage befindlichen Sammelplätzen etc. etc. Diese letzteren Bahnen haben, da ihnen mit Rücksicht darauf, dass sie dem wirthschaftlichen Verkehre weder dienen noch Vorschub leisten, das Gepräge des staatlichen Hoheitsrechtes daher mangelt, mit den übrigen Eisenbahnen nichts gemein.

Das Recht zur Existenz erlangt ein Eisenbahnunternehmen durch die entsprechende Manifestation des Willens der staatlichen Gewalt.

Bei den Staatseisenbahnen besteht diese Willensmanifestation 1. in der durch ein Gesetz erklärten übereinstimmenden Absicht der Regierung und des gesetzgebenden Körpers, eine gewisse Eisenbahnlinie erbauen und dem Verkehre zuführen zu wollen; 2. in der Verwirklichung dieser Absicht durch die Staatsverwaltung.

Die Initiative zu der auf Herstellung einer Eisenbahn gerichteten Willensmanifestation kann entweder von der Regierung oder von dem gesetzgebenden Körper ausgehen; die Uebereinstimmung des Willens gelangt dadurch zum Ausdrucke, dass der gesetzgebende Körper den Regierungsvorschlag billigt, oder dass die Regierung den vom gesetzgebenden Körper an der Regierungsvorlage vollzogenen Aenderungen beitritt. — Die Verwirklichung des Staatswillens erfolgt durch die Vollziehung des Gesetzes, als welche sich die Gesammtheit aller Handlungen und Verfügungen der Staatsverwaltung darstellen, die zur wirklichen Ausführung des Unternehmens führen und diesem Schritt für Schritt die Stellung eines besonderen Rechtssubjectes zu erwerben und zu sichern bestimmt sind.

Bei den Privateisenbahnen, welche unmittelbar oder mittelbar den Verkehr, welcher vom Einzelinteresse losgelöst erscheint, vermitteln sollen, manifestirt die Staatsgewalt ihren Willen, durch die bestimmt erklärte Einräumung des Rechtes einer Privatperson (physische oder juristische Person), eine Eisenbahn herzustellen und zu betreiben.

Diese Erklärung bildet, insoweit sie sich als spontaner Willensact der Staatsgewalt äussert und nur darauf gerichtet ist, die Ausübung des staatlichen Hoheitsrechtes, die Verfolgung der staatlichen Aufgabe zum allgemeinen Besten nicht selbst zu vollziehen, sondern einem Dritten zu überlassen, den Begriff der Concession im eigentlichen oder engeren Sinne; und in dieser Beziehung können wir sagen, dass eine Privat-Eisenbahnunternehmung ihre Existenzberechtigung durch die Erlangung der Concession erhält.

Enthält die Urkunde ausser der Einräumung des Befugnisses zum Bau und Betrieb einer Eisenbahn noch andere Bestimmungen, aus welchen sich gegenseitige Rechte und Verbindlichkeiten zwischen der Staatsverwaltung und der Unternehmung ableiten, so erhält sie auch noch den Charakter eines zweiseitig verbindlichen Vertrages und bildet in dieser Form den Begriff der Concession im weiteren Sinne des Wortes. Die nothwendigen Voraussetzungen einer Concessionsertheilung sind die Vertrauenswürdigkeit des Bewerbers und das Vorhandensein eines entsprechend befundenen Projectes. Die Concession kann erhalten ein Einzelner oder eine Vereinigung mehrerer Personen oder eine constituirte Gesellschaft (auch offene Gesellschaft, Actiengesellschaft).

Die Concession, welche für die Existenzberechtigung nothwendig ist, ertheilt nach österreichischem Rechte die Regierungsgewalt, *a)* bei den Eisenbahnen, welche unmittelbar als öffentliches Transportmittel für Personen oder Waaren zu dienen haben, oder wodurch eine Landstrasse in eine Eisenbahn umgewandelt werden soll (§§ 1 und 2 des E. C. G.),[1]) der Kaiser; *b)* bei Eisenbahnen, welche mittelbar den Verkehr fördern sollen und dem Bedürfnisse des Einzelinteresses ent-

---

[1]) Vergl. Beilage III, pag. 35, 36.

rückt sind — mit Ausnahme der Bergwerkseisenbahnen — das Handelsministerium. Diesem Ministerium wurde auch vom Kaiser die Concessionirung der Pferde-Eisenbahnen amerikanischen Systems überlassen (Allerhöchste Entschliessung vom 8. März 1867).

Die erwähnte Ausnahme von dem Grundsatze, dass die Concession ein Verleihungsact der Staatsverwaltung ist, welche bei den Bergwerksbahnen eintritt, ist in einer positiven gesetzlichen Anordnung begründet, nach welcher bereits die Bergwerksverleihung den Besitzer berechtigt, zur Zu- und Ablieferung der Bergwerkserfordernisse und Erzeugnisse Eisenbahnen anzulegen (§ 131, lit. *d* allg. Berg-Ges.). Hier also fliesst das Befugniss zur Anlage einer Eisenbahn direct aus dem Gesetze und bedarf es hierzu keiner besonderen Concession. Hierbei ist jedoch ausdrücklich zu betonen, dass dieses Recht zur Anlage einer Eisenbahn nur dem Bergbauberechtigten zusteht. Wenn daher eine Unternehmung einer öffentlichen Eisenbahn nicht in ihrer gleichzeitigen Eigenschaft als Bergbaubesitzerin oder als ausgewiesene Vollmachtsträgerin eines Bergbauberechtigten die Anlage einer Schleppbahnverbindung zu einem Bergbau anstrebt, so bedarf sie einer Concession wie zu einer anderen Iudustriebahn.

Die Regierungsgewalt ist bei der Ertheilung von Eisenbahnconcessionen unabhängig von dem gesetzgebenden Körper, insolange nicht einem Eisenbahnunternehmen staatliche Begünstigungen eingeräumt werden sollen, welche finanzielle Consequenzen nach sich ziehen.

Hinsichtlich solcher Eisenbahnen, deren Verkehrsgebiet die österreichischen Grenzen überschreitet, ist bei einem Uebergreifen der Linien auf ungarisches Gebiet die Zustimmung und bei Fortsetzung der Bahn auf diesem Gebiete die Concessionirung der ungarischen Staatsgewalt erforderlich. Bei Fortsetzung österreichischer Eisenbahnen auf ausländischen Territorien ist die Concessionirung durch die ausländische Staatsverwaltung und ausserdem, sowie auch in dem Falle des Anschlusses österreichischer Eisenbahnen an ausländische Linien, gleichviel ob dieselben diesseits oder jenseits der österreichischen Grenze endigen, der Abschluss eines Staatsvertrages die noth-

wendige Voraussetzung für die formale Existenzberechtigung einer Eisenbahnunternehmung.

Nach ungarischem Rechte ertheilt für Landesunternehmungen die Legislative, für alle übrigen Unternehmungen, die Pferde-Eisenbahnen mit inbegriffen, der Communicationsminister die Concession (§ 3 des LV. Gesetzartikels vom Jahre 1868, sanctionirt am 9. December).[1]

Die Verwirklichung der Concession in Absicht auf den Zweck ihrer Ertheilung, die reale Existenz des Unternehmens wird erreicht durch die Ausführung der Eisenbahnlinie und deren Inbetriebsetzung; in ersterer Beziehung ist der Bauconsens, in der zweiten Richtung der Betriebs- Benützungs- consens erforderlich. Beide Consense ertheilen Administrativbehörden. — Die Ertheilung des Bauconsenses wird auch hinsichtlich jener Eisenbahnen gefordert, welche einer Concessionirung nicht bedürfen, also der Bergwerkseisenbahnen (§ 133 des allg. Berg-Ges.) und jener Eisenbahnen, welche der Unternehmer lediglich zu seinem eigenen Gebrauche auf eigenem Grund und Boden oder unter Zustimmung des Grundeigenthümers auf fremdem Grund erbauen will (§ 1, Alinea 1 des E. C. G.).

Die Eisenbahnunternehmungen hören auf zu existiren mit der Zurückziehung der Erklärung der Staatsverwaltung, aus welcher die Existenzberechtigung der Unternehmung abgeleitet wird.

Bei den Staatseisenbahnen hört demnach die Existenz auf durch die in Form eines Gesetzes ausgesprochene Willenserklärung, die Ausführung einer geplanten Eisenbahnlinie aufzugeben oder die ausgeführte, beziehungsweise in Betrieb befindliche Linie aufzulassen; bei den Privat-Eisenbahnunternehmungen durch Einziehung der Concession.

Die Consequenzen, die sich an diese beiden Willensacte der Staatsverwaltung knüpfen, sind verschieden nach der Art der Unternehmung und nach dem Grunde der Resolutiverklärung.

---

[1] Vergl. Beilage VI, pag. 62.

Das Aufgeben einer Staatseisenbahn kann und darf im Hinblick auf den staatlichen Beruf nur dann eintreten, wenn der staatliche Zweck nicht erreichbar ist; mit dem Aufgeben der Staatseisenbahn fällt aber selbstverständlich nicht blos die Eisenbahnunternehmung, sondern auch das Eisenbahnunternehmen. Ob die Voraussetzungen vorhanden sind, welche die Ueberzeugung begründen, dass eine Eisenbahnanlage nutzlos sei (z. B. bei gänzlicher Verkehrslosigkeit), hat nur die Staatsverwaltung, und zwar nach freiem Ermessen zu beurtheilen, weil sie allein die Gesetze der allgemeinen Wohlfahrt zu erforschen und zur Geltung zu bringen hat.

Bei den Privateisenbahnen hat die Einziehung der Concession zunächst keine andere rechtliche Folge, als das Aufhören der persönlichen Existenz der Unternehmung als Eisenbahnunternehmung; die reale Existenz des Unternehmens bleibt dadurch unberührt, insolange nicht die gleiche Voraussetzung zutrifft, welche die Staatsverwaltung bei Staatseisenbahnen veranlassen kann, diese aufzulassen. Trifft diese Voraussetzung zu, dann muss dieselbe auch ausdrücklich als vorhanden erklärt werden. Der Fall, dass eine ganze Eisenbahn aufgelassen wird, dürfte sich nicht leicht ereignen, weil dieselbe im Momente der Betriebseröffnung zum Gemeingut nach der Richtung geworden ist, dass der Allgemeinheit das Recht auf Benützung derselben gegen Erfüllung der gesetzlichen Bedingungen erwachsen ist, ohne dass die Ausübung dieses Rechtes den Inhalt einer positiven Verpflichtung bilden würde oder an einen Zeitpunkt gebunden wäre, beziehungsweise von einer bestimmten Zahl der Benützenden abhängig gemacht werden könnte.

Hieraus folgt aber, dass die Staatsverwaltung bei Einziehung einer Concession, wenn die Voraussetzung für die Auflösung des Unternehmens nicht gegeben ist, für dessen ungestörten Fortbestand Sorge tragen, d. h. dafür sorgen muss, dass das subjective Moment, welches mit dem Wegfall der Concession dem Unternehmen entzogen wird, in anderer Form wieder auflebt, sei es, dass die Staatsverwaltung die Eisenbahn selbst übernimmt oder dass sie die Concession an eine andere Privatunternehmung neu verleiht.

Der Grund für das Erlöschen einer Concession, beziehungsweise für das Aufhören der persönlichen Existenz einer Eisenbahnunternehmung, kann entweder 1. ein gesetzlicher, oder 2. ein vertragsrechtlicher sein, oder er ist 3. auf eine Ereignung in der Person des Unternehmers zurückzuführen.

1. Die gesetzlichen Erlöschungsgründe haben ihre Basis lediglich in dem staatlichen Hoheitsrechte; dieselben sind *a)* der Heimfall der Concession, *b)* der Verfall der Concession.

Der Heimfall der Concession ist das Wiedereintreten des Staates in sein Hoheitsrecht, dessen Ausübung einer Privatunternehmung überlassen war. Die Concession wird heimfällig ipso facto mit Ablauf der Zeit, für welche sie verliehen worden ist (§ 11 des E. C. G.).[1] Nach Anordnung des Concessionsgesetzes wird die Concession nur auf eine bestimmte Zeit ertheilt (§ 7 des E. C. G.).[2] Die Zeitdauer ist in den verschiedenen Concessionsurkunden verschieden fixirt; in den weitaus meisten Fällen erstreckt sie sich auf den durch das Eisenbahn-Concessionsgesetz normirten Zeitraum von 90 Jahren. Der Beginn des Termines für die Concessionsdauer ist in den älteren Concessionsurkunden in Uebereinstimmung mit der Vorschrift des Eisenbahn-Concessionsgesetzes (§ 7, Alinea 2) auf den Tag angesetzt, an welchem die Bahn ganz oder zum Theile der Benützung des Publicums übergeben wird, während in den neueren Concessionsurkunden hiefür der Tag der Concessionsertheilung gewählt erscheint.

Der Verfall der Concession ist das Erlöschen der Concession und der daraus fliessenden Rechte wegen Nichterfüllung des Vertrages. Der Concessionsverfall tritt entweder ipsa lege ein, wenn der Termin nicht zugehalten wird, welcher für die Vollendung der Bahn oder einzelner Bahnstrecken, sowie für die Eröffnung des Betriebes in der Concessionsurkunde ausdrücklich vorgeschrieben worden ist, es wäre denn, dass in dieser Beziehung aus besonders rücksichtswürdigen Gründen, z. B. wegen des Eintretens unabwendbarer

[1]) Vergl. Beilage III, pag. 42.

[2]) Vergl. Beilage III, pag. 38.

und unvorhergesehener Ereignisse (widrige Bauverhältnisse, Elementar-Ereignisse, Epidemien, feindliche Invasion, Krisen etc.) die besondere Nachsicht der Staatsverwaltung erwirkt worden wäre (§ 11, Punkt 2 des E. C. G.), oder er wird nach dem der Regierung in den Concessionsurkunden vindicirten Vorbehalte von der Staatsverwaltung erklärt, wenn ungeachtet vorausgegangener Warnung wiederholte Verletzungen oder Nichtbefolgung der in der Concessionsurkunde oder in den Gesetzen auferlegten Verpflichtungen vorkommen sollten.

Lauheit in der Geschäftsführung schon zu Beginn der Thätigkeit der Unternehmung ist nicht geeignet, das Vertrauen zu begründen, welches eine Unternehmung seitens der Staatsverwaltung geniessen muss, wenn ihr diese die Erfüllung einer so wichtigen Aufgabe übertragen hat; — Ungehorsam kann und darf aber die Staatsverwaltung bei einer öffentlichen Anstalt, welcher sie die Ausübung ihrer eigenen Rechte anvertraut hat, nicht dulden; — der Concessionsverfall ist das Remedium nach beiden Richtungen, um der Autorität des Staates mit Nachdruck Ausdruck zu geben.

2. Vertragsrechtlich gelangt eine Concession zur Erlöschung: *a)* durch die Einlösung der Concession, *b)* durch die Fusion von Eisenbahnunternehmungen, *c)* durch den Verzicht seitens der Eisenbahnunternehmung.

Die Einlösung der Concession ist die Uebernahme der von den Concessionären durch die Concession erworbenen Rechte und eingegangenen Pflichten seitens der Staatsverwaltung gegen Entgelt. Diese vertragsmässige Erlöschungsart ist entweder in den Concessionsurkunden vorgesehen oder beruht auf einer freien Vereinbarung zwischen der Staatsverwaltung und der Eisenbahnunternehmung. Hat sich die Staatsverwaltung das Recht der Einlösung schon bei der Concessionirung einer Bahn vorbehalten, so ist der Termin, mit dem das Recht ausgeübt werden kann, entweder ein bestimmter oder unbestimmter, je nachdem der Verlauf eines gewissen längeren Zeitraumes (gewöhnlich 30 Jahre) in Aussicht genommen wird oder die Regierung das Interesse, jederzeit sich in den Besitz des Bahnunternehmens zu setzen, zur Directive genommen hat. Die freie Vereinbarung tritt dann ein, wenn der Staats-

verwaltung das Recht auf Einlösung des Unternehmens nicht eingeräumt worden ist, oder wenn die Staatsverwaltung vor dem concessionsmässig bestimmten Einlösungstermine in den Besitz gelangen will. In Ansehung garantirter Eisenbahnen ist die Einlösung vor dem concessionsmässigen Termine, insbesondere auch durch das Gesetz, betreffend die garantirten Eisenbahnen, vom 14. December 1877, R. G. Bl. Nr. 112, direct in Aussicht genommen worden. — Für den Fall der Einlösung nach Ablauf des hiefür concessionsmässig fixirten Zeitraumes sind dann in den Concessionsurkunden die Einlösungsmodalitäten ebenfalls im Vorhinein vereinbart; im Falle der Einlösung vor dem Termine oder ohne Termin müssen sämmtliche, auch die finanziellen und Eigenthumsfragen auf dem Wege der Vereinbarung gelöst werden.

Die Fusion zweier oder mehrerer Eisenbahnunternehmungen beruht auf der vertragsmässigen Uebertragung der einer Eisenbahnunternehmung verliehenen Concession und der damit verbundenen Rechte an eine andere Eisenbahnunternehmung. Diese Vereinigung, welche die Auflösung der übertragenden Unternehmung zur Folge hat, kann nur unter staatlicher Genehmigung erfolgen. — Die nicht aus der Concession selbst ableitbaren Rechte Dritter bleiben durch die Fusion unberührt.

Die Verzichtleistung auf die Concession seitens der Eisenbahnunternehmung ist das freiwillige Aufgeben des von der Staatsgewalt eingeräumten Befugnisses, das staatliche Hoheitsrecht auszuüben. Die Möglichkeit des einseitigen Aufgebens des Rechtes liegt in der Wesenheit des Vertrages, den die Concessionsurkunde bildet; derselbe fördert nämlich kein privatrechtliches Verhältniss zu Tage, welches der Eisenbahnunternehmung die Pflicht auferlegen würde, das staatliche Hoheitsrecht auszuüben. Das der Eisenbahnunternehmung eingeräumte Recht ist ein rein persönliches und es steht demnach dem Berechtigten jederzeit frei, dieses persönliche Recht aufzugeben.

3. Als Ereignung, welche, in der Person des Unternehmers eintretend, die Einziehung der Concession nach sich ziehen muss, sind alle jene Fälle zu betrachten, welche für den Unternehmer den Verlust der rechtlichen Handlungsfähigkeit im

Gefolge haben, beziehungsweise in letzter Auflösung seinen physischen oder moralischen Tod (Verfügung der Auflösung durch die Verwaltungsbehörde, wenn sich das Grundcapital um die Hälfte vermindert hat [Art. 240 H. G.]; Concurs, Auflösungsbeschluss der Actionäre [Art. 242 H. G.]) bedeuten.

Da die Concession ein in Folge Verleihung durch die Staatsgewalt höchst persönliches Recht ist, welches nur auf einem unmittelbaren Vertrauensverhältniss zwischen der Regierung und dem mit dem Rechte ausgestatteten Unternehmer beruht, kann dasselbe auch nicht von einem Dritten ausgeübt werden, welcher von der Staatsverwaltung nicht selbst die nöthige Autorisation empfangen hätte.

Es kann daher die Ausübung des durch die Concession verliehenen Rechtes ohne ausdrückliche Erklärung der Regierung weder auf die Erben übergehen, noch einem Sachwalter übertragen werden. In dem höchst unwahrscheinlichen Falle, als die Concessionsrechte einem Sachwalter überlassen würden, müssten selbstverständlich die Rechte des zu verwaltenden Vermögens und der hieran anspruchberechtigten dritten Personen gleichzeitig vertragsmässig sichergestellt werden.

Nicht zu verwechseln mit der Concession für eine Eisenbahnunternehmung ist die sogenannte Vorconcession, d. i. die Bewilligung zur Vornahme der technischen Vorarbeiten. Dieselbe ertheilt über Ansuchen eines um die Concession für eine Eisenbahnlinie sich Bewerbenden nach österreichischem Rechte das Handelsministerium im Einvernehmen mit dem Ministerium des Innern und dem Reichskriegsministerium (dem früheren Armee-Obercommando) (§ 2 des Eisenbahn-Concessionsgesetzes),[1] nach ungarischem Rechte der Communicationsminister (§ 2 des LV. Gesetzartikels vom Jahre 1868).[2] Dem Gesuche ist anzufügen der Plan des Unternehmens, insbesondere mit Bezeichnung der Richtung der beabsichtigten Bahn ganz im Allgemeinen. Das Ministerium ist nicht verpflichtet, die angesuchte Bewilligung zu

[1]) Vergl. Beilage III, pag. 36.
[2]) Vergl. Beilage VI, pag. 62.

ertheilen; es bleibt seinem Ermessen überlassen, zu beurtheilen, ob auf das Ansuchen einzugehen wäre. Die Bewerbung kann eintreten seitens eines einzelnen Individuums oder seitens einer Mehrheit von Personen, wobei es keinen Unterschied macht, ob diese Mehrheit ein vorschriftsmässig gebildeter Verein oder eine Actiengesellschaft ist oder aus Personen gebildet wird, welche sich erst zu einem Vereine verbinden wollen. Letztere Vereinigung, die oft auch nur eine zeitliche ist, wird mit dem technischen Ausdrucke Consortium bezeichnet. Als Voraussetzung für die Ertheilung der Vorconcession aber gilt in jedem Falle einerseits die vollkommene Unbescholtenheit des Concessionswerbers (Cridatare oder solche, welche wegen eines Verbrechens oder Vergehens sich in Kerkerhaft befanden etc., sind ausgeschlossen), andererseits die Zulässigkeit in privatrechtlicher Beziehung sowohl, als auch in Bezug auf die öffentlichen Rücksichten. Wenn daher in der beantragten Richtung bereits eine Concession anderweitig verliehen worden ist oder aus militärischen, wirthschaftlichen oder politischen Rücksichten eine Bahnlinie der Regierung nicht genehm erscheint, so wird die Bewilligung zur Vornahme der technischen Vorarbeiten nicht ertheilt werden. Ist die Bewerbung von einem Consortium ausgegangen, so ist die Bewilligung von der weiteren Voraussetzung abhängig, dass die Consortialmitglieder alle jene Bedingungen erfüllen, welche nach dem Vereinsgesetze zur Gründung des Vereines gefordert werden. (Anzeige über das bestehende Rechtsverhältniss und Vertretung.) Nach Vorschrift des § 3 des Eisenbahn-Concessionsgesetzes[1]) hatte der Concessionswerber in seinem Gesuche auch anzugeben, wann die Vorarbeiten beginnen und den Zeitraum, innerhalb dessen dieselben vollendet sein sollten. Diese Verfügung ist unpraktisch geworden durch die Bestimmungen der § 1 der Verordnungen vom 25. Januar 1879, R. G. Bl. Nr. 19,[2]) und vom 29. Mai 1880, R. G. Bl. Nr. 57[3]), denen zufolge die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für Hauptbahnen auf

[1]) Vergl. Beilage III, pag. 36.
[2]) Vergl. Beilage IX, pag. 119.
[3]) Vergl. Beilage X, pag. 139.

sechs Monate, für Localbahnen höchstens auf ein Jahr ertheilt wird. Eine erloschene Vorconcession kann jedoch unter den gleichen Bedingungen wie bei dem ersten Ansuchen geworben und wieder verliehen werden. Ausserdem kann vor Ablauf des Termines um die Verlängerung derselben angesucht werden. Verlängert wird dieser Termin hinsichtlich der Hauptbahnen nur unter der Bedingung, dass dem Handelsministerium das sogenannte Vorproject vorgelegt und vom Ministerium entsprechend befunden wird; bei Localbahnen genügt der Nachweis des thatsächlichen Beginnes der Vorarbeiten oder eines demselben entgegenstehenden Hindernisses. In beiden Fällen werden die Nachweisungen lediglich zu dem Zwecke gefordert, dass das Ministeriums sich ein Urtheil über den Ernst und den Willen der Unternehmung bilde. Das Vorproject hat zu umfassen: 1. eine Generalstabskarte mit der Angabe der ungefähren Richtung der projectirten neuen Bahn und der genauen Richtung der dieselben umschliessenden, im Betriebe oder im Baue befindlichen Bahnen; 2. eine Skizze des Längenprofiles in demselben Massstabe wie die Karte mit Angabe der Meereshöhe der überschrittenen Wasserscheiden und der dazwischen liegenden Thalgründe, sowie beabsichtigten Steigungen und Gefälle; 3. eine Schätzung der muthmasslichen Baukosten, Roh- und Reineinnahmen und der darnach zu erwartenden Verzinsung des Anlagecapitales; 4. einen Erläuterungsbericht über von der Bahn erhofften volkswirthschaftlichen oder sonst im öffentlichen Interesse erwarteten Vortheile, dann über die bereits gewonnenen und noch zu hoffenden bautechnischen Resultate, die möglichen Varianten, die beabsichtigte Einrichtung des Betriebes, Benützung von Anschlussbahnhöfen etc. Mit Ablauf des Zeitraumes, für welchen die Bewilligung zur Vornahme der technischen Vorarbeiten ertheilt worden ist, verfällt nicht auch die Berechtigung, das gewonnene Resultat der technischen Studien, das Project, dem Ministerium vorzulegen. Denn einerseits legt das Gesetz dem Concessionär keine Verpflichtung zur Vorlage des Projectes mit Ablauf des Termines auf, andererseits steht die Ausarbeitung des Projectes und dessen Ueberreichung mit den Vorarbeiten selbst in keinem genetischen Zusammenhange. Die Vorarbeiten werden vorzugsweise

im Felde gepflogen und liefern erst das Materiale für die Projectsverfassung, welche dann in der Stube vollzogen werden kann. Das Recht, welches mit der Bewilligung zur Vornahme der technischen Vorarbeiten, der Vorconcession, verbunden ist, bezieht sich vorzugsweise auf die Thätigkeit im Felde. Sie gewährt nach § 4 des E. C. G.[1]) dem damit Ausgerüsteten die Befugniss, auf eigene Kosten die Vorerhebungen für die künftige Ausführung der projectirten Eisenbahn, mit Beobachtung der bestehenden Gesetze (insbesondere der Bau- und Polizeivorschriften, des Berggesetzes und der Wasserrechtsgesetze) unter Aufsicht der Behörden zu pflegen und die nöthigen Vermessungs- und Nivellirungsarbeiten, sowie alle sonstigen zur Vorbereitung des Projectes erforderlichen technischen Arbeiten vorzunehmen. Mit diesem Rechte ist die Begünstigung verbunden, dass die mit den technischen Erhebungen betrauten Personen die verschiedenen Realitäten betreten und auf den Grundstücken die technischen Arbeiten durchführen können. Einerseits ist nun der Concessionswerber, in dessen Auftrag die technischen Aufgaben vollzogen werden, für jeden hieraus den Grundbesitzern etwa erwachsenden Schaden verantwortlich, andererseits ist aber auch der zur Vornahme der technischen Vorarbeiten Berechtigte von den Behörden in seinem Berufe zu schützen. Nach österreichischem wie nach ungarischem Rechte wird die Vornahme der technischen Vorarbeiten bereits als ein Eingriff in das fremde Eigenthum angesehen und demgemäss nach den Enteignungsgesetzen behandelt (§ 42 des Gesetzes vom 18. Februar 1878, R. G. Bl.[2]) Nr. 30; §§ 10 und 11 des LV. Gesetzartikels vom Jahre 1868).[3])

Ueber die Höhe des durch die Vorarbeiten entstandenen Schadens entscheidet nach dem österreichischen Gesetze die politische Bezirksbehörde, wobei es den Parteien vorbehalten bleibt, den Rechtsweg noch zu betreten; nach dem ungarischen Gesetze die Jurisdiction im summarischen Wege. Während nun aber weiter nach ungarischem Rechte der Betheiligte keinen

[1]) Vergl. Beilage III, pag. 36.

[2]) Vergl. Beilage V, pag. 60.

[3]) Vergl. Beilage VI, pag. 63, 64.

anderen Anspruch als den auf Ersatz des durch die Vorarbeiten erlittenen Schadens hat und auf Grund der ertheilten Vorconcession verpflichtet ist, ohneweiters alle Arten von Vorarbeiten auf seinem Besitze zu dulden und hierzu nach geleisteter Vergütung des zugesprochenen Schadenersatzes vom Richter unter Zuhilfenahme der Sicherheitsorgane gezwungen werden kann, gewährt das österreichische Recht dem Betheiligten einen weitergehenden Schutz nach zweifacher Richtung. Erhebt nämlich der Eigenthümer gegen das Betreten von Gebäuden oder eingefriedeten Räumen oder gegen die Beseitigung der den Arbeiten entgegenstehenden Hindernisse (Fällung von Bäumen, Zerstörung von Mauern und Einfriedungen etc.) Einsprache, so hat die politische Bezirksbehörde über die Nothwendigkeit und Zulässigkeit der beabsichtigten Handlungen zu entscheiden; weiters kann auch der Betheiligte eine angemessene Sicherheit, welche die Eisenbahnunternehmung für die durch die Vorarbeiten verursachten Schäden zu leisten hat, verlangen; die Höhe der zu leistenden Sicherheit wird auf Ansuchen des Betheiligten ebenfalls von der politischen Bezirksbehörde bestimmt.

Mit Rücksicht auf die den politischen Behörden zukommende Aufgabe verständigt das Handelsministerium von der Ertheilung einer Vorconcession die politischen Landesbehörden (Statthalterei, Landesregierung), welche die Mittheilung hiervon den politischen Bezirksbehörden (Bezirkshauptmannschaft, Magistrat der mit eigenem Statut versehenen Stadt) zu machen hat; in Ungarn ist es Sache des Unternehmers, sich mit der Vorconcession bei der betreffenden Jurisdiction (Comitat, Stadt, District, Stuhl etc.) zu melden. Häufig wird sich auch die Nothwendigkeit ergeben, Anschlussbahnen von einer Vorconcession in Kenntniss zu setzen, da die Einmündungs- und Anschlussfragen zum Theile die Lösung schwieriger technischer Probleme erfordern und zu diesem Behufe oft sehr umfangreiche technische Erhebungen auf fremdem Bahnterritorium erheischen.

Von der Ertheilung von Vorconcessionen erhalten sich auch die Regierungen Oesterreich-Ungarns gegenseitig in Kenntniss.

Ein weitergehendes Recht als das zur Vornahme der Vorbereitungsarbeiten für das Project erhält der Concessionswerber nicht, und zwar weder ein Vorrecht auf die Concession der projectirten Eisenbahn, noch ein sonstiges ausschliessliches Befugniss. Es kann demnach auch die Bewilligung zu den Vorarbeiten rücksichtlich einer und derselben Eisenbahnlinie mehreren verschiedenen Personen ertheilt werden und gebührt keiner der anderen gegenüber das Prioritätsrecht, eine Prämie, welche das öffentliche Recht überhaupt nicht kennt.

Die Frage, ob zur Erwirkung der definitiven Concession zum Baue einer Eisenbahn der Nachweis der Bewilligung der Vorarbeiten thatsächlich erforderlich sei, scheint zwar durch den § 5, Punkt 1 des E. C. G.[1]) in bejahendem Sinne entschieden zu sein, nachdem daselbst als Erforderniss des behufs Einwirkung der Concession einzubringenden Gesuches angeführt wird, dass dem Bittwerber die Concession zur Vornahme der Vorarbeiten zu Theil geworden ist; allein mit Rücksicht auf den Zweck der Vorconcession selbst sind doch Fälle denkbar, in welchen von der Vorconcession abgesehen werden kann. Die Wichtigkeit des Concessionsactes für eine dem öffentlichen Verkehre dienende Bahn hat nämlich zur Voraussetzung die umfassende und genaue Grundlage der technischen Erhebungen, ohne welche die Tragweite der dem Concessionswerber einzuräumenden Rechte gegenüber dritten Personen und gegenüber dem Staate selbst gar nicht ermessen werden kann. Lediglich zu dem Zwecke aber, dass es möglich gemacht werde, diese Erhebungen zu pflegen, ist die Vorconcession als nothwendiges Stadium anzusehen; konnte die Voraussetzung für die Vornahme der Concessionirung erfüllt werden, ohne dass der Bewerber unmittelbar mit einer besonderen Bewilligung zur Vornahme der Vorarbeiten ausgestattet war, so hat derselbe mit der Lieferung des Nachweises darüber, dass er mit den technischen Vorerhebungen zu Ende kommen konnte, zweifelsohne ein Surrogat geschaffen, welches die besondere Bewilligung ganz überflüssig erscheinen lässt, weil sie dieselbe

---

[1]) Vergl. Beilage III, pag. 37.

weit überholt. Die Staatsverwaltung kann allerdings das vorgelegte Project zurückweisen; allein dies zu thun, steht ihr auch frei bei Projecten, denen eine Vorconcession zu Grunde liegt, und es werden in einem solchen Falle gewiss weitergehende Gründe bestimmend wirken, als der blosse Mangel einer Vorconcession, welche noch kein von rechtlichen Folgen für die Staatsverwaltung begleitetes Verhältniss schafft.

Die Entbehrlichkeit einer Vorconcession wird vornehmlich in drei Fällen eintreten: 1. wenn der Concessionswerber für die Eisenbahn nicht gezwungen ist, ein Recht zur Vornahme der technischen Arbeiten im Felde den Grundbesitzern gegenüber geltend zu machen, wo also die Grundbesitzer von vorneherein damit einverstanden sind, dass die Nivellir- und Vermessungsarbeiten etc. vorgenommen werden — ein Fall, der sich übrigens in Wirklichkeit nur höchst ausnahmsweise ereignen wird; 2. wenn die technische Grundlage für die definitive Concession bereits fertig ist; — dieser Fall kann eintreten, wenn ein Project von der Staatsverwaltung für eine Linie, deren Zustandekommen ihr von besonderem Werthe erscheint, ausgearbeitet worden ist, oder von einem Dritten herrührt, der nur aus irgend einem Grunde sein Project nicht ausführt und die Früchte seiner Thätigkeit freiwillig oder gezwungen einem Anderen überlässt. Die erstere Alternative, dass die Staatsverwaltung ein Project anfertigen liess, ist in Oesterreich nicht ganz selten vorgekommen; in mehreren Fällen wurde ein so ausgearbeitetes Project sogar einer Offertverhandlung zu Grunde gelegt, um jenen Concessionär heranzuziehen, der für die Ausführung die besten Garantien bot. Allerdings war die Regierung mit Rücksicht auf die in Aussicht genommene Zuwendung staatlicher Begünstigungen an die Unternehmungen hierzu durch Specialgesetze ermächtigt. Wenn aber die Legislative in diesem Verfahren eine Gewähr für die staatlichen Begünstigungen findet, so kann dieses Princip wohl unbedenklich auch dort zur Geltung kommen, wo die Regierung blos die allgemeinen volkswirthschaftlichen Interessen zu vertreten berufen ist und es sich nicht um Unternehmungen handelt, welchen auch eine staatliche finanzielle Unterstützung zu Theil werden soll; 3. wenn eine bestehende Concession an eine an-

dere Unternehmung übergeht, beziehungsweise übertragen wird, und zwar entweder im Falle der Concessionsentziehung (des Heimfalles oder Verfalles der Concession) oder im Falle einer Singular- oder Universal-Execution (Versteigerung oder Concurs) oder im Falle der Vereinigung von Unternehmungen (Fusion).

Ausserdem entfällt nach den bestehenden Bestimmungen die Nothwendigkeit selbst bei gewissen Gattungen von Eisenbahnen, welche dem öffentlichen Verkehre dienen (Tramways) und bei den Bahnen, welche nicht für den öffentlichen Verkehr bestimmt sind (Bergwerks- und Industriebahnen).

b) Von den Rechten und Pflichten, welche sich unmittelbar an die Existenzberechtigung einer Eisenbahnunternehmung knüpfen.

Die Rechte, welche einer Eisenbahnunternehmung zustehen, sobald ihre Existenzberechtigung documentirt ist, sowie die Pflichten, welche sie in Rücksicht dessen zu erfüllen hat, sind allgemeiner Natur, sofern dieselben allen Eisenbahnunternehmungen überhaupt gemeinsam sind, specieller Natur, sofern sie nur für ein bestimmtes Unternehmen oder für eine gewisse Gattung von Unternehmungen Geltung haben.

Die allgemeinen Rechte und Pflichten leiten sich aus den allgemein anerkannten, respective giltigen Rechtsgrundsätzen oder aus allgemein verbindlichen gesetzlichen Bestimmungen ab, während die speciellen Rechte und Pflichten auf Specialgesetzen oder auf vertragsmässigen Abmachungen beruhen.

Was zunächst die allgemeinen Rechte und Pflichten anlangt, so sind dieselben auf den Inhalt des staatlichen Hoheitsrechtes zurückzuführen, bei dessen Ausübung das allgemeine Beste verfolgt werden muss, ohne dass dabei das Wohl des Einzelnen rücksichtslos aus dem Auge gelassen werden darf, mit einem Worte nach den Grundsätzen der Verwaltung vorgegangen werden soll.

Da diese allgemeine Richtschnur, welche auf alle Handlungen der Staatsverwaltung Anwendung findet, bei Verfolgung des Eisenbahnzweckes nur das diesem Zwecke entsprechende

Gepräge zu erhalten hat, so ist die gesetzliche Regelung der in Betracht kommenden Verhältnisse bei den Staatseisenbahnen nicht so sehr von Wesenheit als bei den Privat-Eisenbahnunternehmungen, welche die Principien, nach welchen das Unternehmen zu Stande gebracht und dem öffentlichen Nutzen dienstbar werden soll, erst aus den Händen des Staates empfangen und deren Publicität zugleich die Gewähr für ihre richtige und gewissenhafte Anwendung bietet.

Thatsächlich wurde auch in Oesterreich ein allgemeines Eisenbahngesetz aus diesem Gesichtspunkte nicht erlassen und während in Ansehung des Betriebes und des Verkehres die gleichen Vorschriften für die Staatseisenbahnen wie für die Privateisenbahnen (Eisenbahnbetriebsordnung, Betriebsreglement) Rechtswirksamkeit haben, finden wir in Bezug auf die Grundsätze, welche für das Entstehen und den Bestand einer Eisenbahn und hinsichtlich der hieraus abzuleitenden rechtlichen Consequenzen bestehen, keine gesetzlichen Bestimmungen für die Staatseisenbahnen, sondern solche nur für die Privateisenbahnen, im Concessionsgesetze zusammengefasst.

Das staatliche Befugniss, eine Eisenbahn zu erbauen und dem Verkehre zuzuführen und die Verpflichtung, dem Einzelnen hierbei keinen positiven Nachtheil zuzufügen, hervorgerufene Schäden aber wieder gut zu machen, bedarf ebensowenig einer ausdrücklichen Norm, als das weitere staatliche Recht, eine Eisenbahn für immerwährende Zeiten als Anstalt des Staates aufrecht zu erhalten. Erst dort, wo die Anstalt selbst durch den Betrieb und Verkehr actuell in das Leben des Volkes eintritt, wo die Sicherheit für Leib, Leben und Gut eine Rolle zu spielen beginnt, wo auch dem Dritten die Anstalt als Individuum entgegentritt und wo der Dritte entweder ebenfalls seine individuelle Thätigkeit mit Rücksicht auf den Bestand der Eisenbahn (Handlungen auf oder in der Nähe der Eisenbahn) entsprechend einrichten muss, oder mit der Unternehmung ein bestimmtes Rechtsverhältniss (Frachtvertrag) eingeht, muss auch bei den Staatseisenbahnen nach gesetzlichen Bestimmungen vorgegangen werden, und auf diesem Gebiete werden sie in gleiche Reihe mit den Privat-Eisenbahnunternehmungen gestellt.

Dass übrigens die Staatsverwaltung, namentlich in Bezug auf die allgemeinen Verpflichtungen, welche als unmittelbare Consequenz der Documentirung der Existenzberechtigung einer Eisenbahnunternehmung sich darstellen, soweit es sich um den Eingriff in fremde Rechtssphären handelt, die Staatsbahnen, beziehungsweise die Verbindlichkeiten der Staatsverwaltung im Auge hatte, als sie die Bestimmungen für die Privateisenbahnen festsetzte, und dass sie demnach in dieser Beziehung beide Arten von Unternehmungen gleichartig behandelt wissen wollte, geht aus der Anordnung hervor, welche an den Eingang des § 10 des E. C. G. gestellt erscheint und zum Ausdruck bringt, dass die in diesem Paragraphe enthaltenen Verpflichtungen „gegenüber der Staatsverwaltung" zu erfüllen sind. Damit ist unzweifelhaft ausgesprochen, dass die Staatsverwaltung diese Verpflichtungen, unter denen einzelne sehr wichtigen Rechten dritter Personen entsprechen, auch bei den Privatbahnen als ihre eigenen betrachtet und darum von den Privat-Eisenbahnunternehmungen direct verlangt, die Verpflichtungen zu erfüllen, welche sie dann unter ihre besondere directe Controle stellt, ohne die dritten Betheiligten zu zwingen, sich erst mit der Bahnunternehmung über ihre Rechte auseinanderzusetzen.

Die allgemeinen Rechte und Pflichten der Privat-Eisenbahnunternehmungen sind nun vor Allem in dem Eisenbahn-Concessionsgesetze festgesetzt, welches allerdings bereits auch, und zwar in Ansehung der Rechte, einschränkende Ausnahmen durch besondere Vereinbarungen zwischen der Staatsverwaltung und der Eisenbahnunternehmung zulässt; sie können aber auch begründet werden durch andere gesetzliche Anordnungen, welche für sämmtliche Eisenbahnunternehmungen in Kraft treten sollen oder endlich dadurch entstehen, dass sie durch die Concessionsurkunden oder sonst vertragsmässig sichergestellt werden.

Auf Grund des Concessionsgesetzes stehen der Eisenbahnunternehmung folgende Rechte zu:

1. Die Eisenbahn in der Richtung zu bauen, welche in dem genehmigten Projecte vorgezeichnet ist.[1])

---

[1]) § 9, lit. *a*, Beilage III, pag. 38.

In sehr vielen Fällen, und namentlich dann, wenn die Unternehmung sich rechtzeitig von der Absicht der Regierung in Kenntniss gesetzt hat, ist das genehmigte Project im Wesentlichen dem Ziele entsprechend, welches sich die Unternehmung für die Ausführung des Unternehmens gesteckt hat. (Die Absicht der Regierung und der Unternehmung wird vorweg identisch sein, wo der Ausführung ein Regierungsproject seitens der Unternehmung, welche die Concession auf Grund desselben geworben hat, zum Ausgangspunkte dient.) Es kann aber auch der Fall eintreten, dass das von der Unternehmung aufgestellte Project durch die Regierung früher schon oder auch nach der Genehmigung einschneidende Aenderungen erfährt.

Diese Aenderungen müssen seitens der Unternehmungen beachtet werden und können, wenn die Unternehmung auf der geschaffenen Grundlage nicht das Unternehmen in's Leben zu rufen vermag, zum Verzicht auf die Concession, wenn die Unternehmung aber dagegen sich auflehnt, zum Concessionsverfalle oder zur Concessionsentziehung führen.

Dagegen jedoch erscheint es vollkommen statthaft, dass auch die Eisenbahnunternehmung sachlich begründete Aenderungen bezüglich des genehmigten Projectes in Vorschlag bringt und dieselben der Genehmigung der Regierung unterzogen werden.

Die Genehmigung des Projectes durch die Regierung stellt sich demnach nicht als eine unabänderliche Thatsache dar, sondern bildet nur die Basis für die Ausführung einer Eisenbahn, unbeschadet späterer Modificationen, welche die Regierung anordnet oder zulässig erklärt.

Die weitere Bestimmung des Eisenbahn-Concessionsgesetzes, welche den Eisenbahnunternehmungen in dem Falle, als es im Interesse des Baues gelegen ist, zwar gestattet, auf die Dauer desselben Seitenbahnen zur Herbeischaffung der Baumaterialien (Materialbahnen) anzulegen, diese Anlage aber von der Ertheilung eines besonderen Bauconsenses und von dem Nachweise des Einverständnisses der Grundeigenthümer, über deren Grundstücke die Materialbahn geführt werden soll, abhängig macht, erfuhr durch das Enteignungsgesetz vom

18. Februar 1878[1]) insofern eine Aenderung, als die Herstellung solcher provisorischer Bahnanlagen in das Hauptproject einbezogen und nach Massgabe der Nothwendigkeit selbst gegen den Willen des Eigenthümers im Wege der Enteignung möglich gemacht werden kann.

2. Ein ausschliessliches Recht (Privilegium) zu dem Bau der projectirten Eisenbahn in der Bedeutung, dass es während der Concessionsdauer Niemand gestattet ist, eine andere Eisenbahn für die Benützung des Publicums zu errichten, welche dieselben Endpunkte ohne Berührung neuer strategisch, politisch oder commerciell wichtiger Zwischenpunkte in Verbindung bringen würde.[2])

Während nun einerseits schon das Concessionsgesetz ausdrücklich Zweig- und Fortsetzungslinien von dem Privilegium ausnimmt, so ist es doch andererseits auch klar, dass das gesetzliche Vorrecht, das mit der Concessionsertheilung verbunden ist, seine natürliche Begrenzung finden muss, um dasselbe nicht zu einem über den Zweck des Unternehmens hinausgehenden Monopole ausarten zu lassen. Diese Begrenzung liegt nun darin, dass der Verkehr der Punkte, welche an der Linie selbst zwischen dem Ausgangs- und Endpunkte derselben liegen, in der Weise der Unternehmung gesichert bleiben soll, dass nicht eine zweite Unternehmung genau dieselben Orte wählt, um durch eine zweite parallel laufende Schienenverbindung dem bestehenden, eventuell mühsam geschaffenen Verkehre Ableitung zu schaffen. Können die Endpunkte einer Verkehrsroute noch in der Weise verbunden werden, dass hierdurch andere Orte, welche bisher einer Eisenbahnlinie nicht theilhaftig waren, dem Verkehr erschlossen werden, so ist lediglich zu prüfen, ob dieselben eine solche Bedeutung haben, dass ihnen eine strategische, politische oder commercielle Wichtigkeit innewohnt. Die Prüfung dieser Momente obliegt der Staatsverwaltung, welche selbstverständlich hierbei in höchst gewissenhafter Weise vorzugehen, dabei jedoch die Verhältnisse ganz nach freiem Ermessen zu beur-

[1]) § 3, Beilage V, pag. 47.

[2]) § 9, lit. *b*, Beilage III, pag. 39.

theilen und zu erwägen hat, ohne dass auf ihre Entscheidung ein anderer Factor, als das allgemeine Beste, bestimmenden Einfluss zu üben berufen ist.[1])

Das Vorrecht ist also nur ein bedingtes und dahin zu verstehen, dass ein und dasselbe Verkehrsgebiet nach ein und derselben Verkehrsrichtung während der Concessionsdauer nur von der einen Unternehmung, welche die Concession erhalten hat, geschäftlich ausgenützt werden darf, dass dieses Befugniss jedoch nicht soweit reicht, um die Schaffung neuer Verkehrsgebiete zu unterbinden.

Das Vorrecht einer Unternehmung kann sich naturgemäss auch erweitern, wenn dieselbe das Recht erhält, Fortsetzungslinien oder Zweigbahnen zu bauen.

Wie aber nun einerseits das Recht auf die privilegirte Stellung der Eisenbahnunternehmung auf das richtige Mass zurückzuführen ist, so müssen wohl andererseits auch die Grenzen für den Schutz des Privilegiums erwogen werden; und da entsteht in erster Reihe die Frage, ob eine Parallellinie nur dann gegen das Privilegium einer Eisenbahnunternehmung verstösst, wenn thatsächlich die Endpunkte der concessionirten Eisenbahn durch eine neue Linie miteinander verbunden werden. Es kann wohl keinem Zweifel unterliegen, dass mit dem Begriffe „Endpunkte" die Grenzpunkte eines Verkehrsgebietes bezeichnet werden wollten. Darauf deutet der zweite Absatz des § 9 lit. *b* des Eisenbahn-Concessionsgesetzes hin, welcher die Fixirung besonderer Verkehrsgebiete im Auge hat. Auch ist nicht zu übersehen, dass bei der Annahme, die „Endpunkte" seien als absoluter Begriff aufzufassen, die Inconvenienz eintreten könnte, dass die Endpunkte einer Bahn unberührt bleiben müssten, obgleich ihnen vielleicht vom Standpunkte des Verkehres eine sehr geringe Bedeutung innewohnt, während zwei zwischenliegende Punkte, welche einen sehr regen Güteraustausch aufzuweisen haben können, durch eine zweite Eisenbahnlinie in Verbindung gesetzt werden dürften. Es kann demnach der gesetzlichen Anordnung kein

---

[1]) Entscheidung des Verwaltungsgerichtshofes vom 26. October 1877, Z. 1371. (Sammlung Budwinski, Band I, Nr. 140, pag. 464.)

anderer Sinn beigelegt werden, als dass das Privilegium einer Bahn überall da geachtet werden muss, wo die örtliche Lage der concurrirenden Bahn eine solche ist, dass sie zwei oder mehrere von einer bestehenden Eisenbahn berührte Orte in ihre Verkehrssphäre einbezieht, ohne gleichzeitig auch noch anderen wichtigen Punkten zu dienen, dass somit der Begriff „Endpunkte" ein relativer, mit dem des jeweiligen Verkehrsbereiches zusammenhängender ist.[1])

Hieraus folgt aber ferner noch weiter, dass die Art der Bahn ohne Einfluss auf die Frage der gesetzwidrigen Concurrenz ist, dass daher eine Localbahn, Secundärbahn, Vicinalbahn und selbst ein Tramway-Unternehmen mit dem Privilegium einer für den grossen (Transit-) Verkehr eingerichteten Eisenbahnunternehmung in Conflict gerathen kann.

Dieser Conflict hat selbstverständlich keine Tragweite, wo ihm seitens der Staatsverwaltung vorweg vorgebeugt werden kann durch Versagung der Concessionsertheilung. Acut wird er aber dann, wenn der Erbauer einer Parallelbahn sein Recht auf eine gesetzliche Anordnung zu stützen vermag, wie dies bei den Bergwerksbahnen der Fall ist (§ 131 des allg. Berggesetzes), wo sohin zwei gesetzliche Privilegien einander gegenüberstehen.

Es ist klar, dass das Berggesetz dem Bergbauberechtigten das Recht zur Anlage von Eisenbahnen zur Zu- und Ablieferung der Bergwerkserfordernisse und Erzeugnisse in der Absicht ertheilt, um ihm die Möglichkeit zu schaffen, durch Herstellung von Communicationen den Bergbaubetrieb überhaupt zu ermöglichen und zu entfalten, nicht aber um commercielle Vortheile zu erzielen. Dies erhellt aus dem Zusammenhange der Bestimmungen des § 131 des allg. Berggesetzes im Allgemeinen und aus der lit. *d* dieses Paragraphen, welcher offenbar die Unzugänglichkeit eines Bergbaues im Auge hat, insbesondere; es erklärt sich aber auch von selbst, wenn in Betracht gezogen wird, dass zur Zeit des Erscheinens des Berggesetzes der Bergbau wie die Eisenbahnen in Oesterreich in den Kinderschuhen staken.

---

[1]) Entscheidung des Verwaltungsgerichtshofes vom 22. Nov. 1883, Z. 2386. (Sammlung Budwinski, Band VII, Nr. 1919, pag. 524.)

Es unterliegt ferner keinem Zweifel, dass das dem Bergbauberechtigten eingeräumte Befugniss in erster Linie im privaten Interesse desselben gelegen ist, in zweiter Linie von beschränkt localer Bedeutung sein kann und erst mittelbar in letzter Reihe das allgemeine Beste, welches ja an dem Bestande und Emporblühen jedes Industriezweiges interessirt ist, tangirt.

Das Privilegium einer dem öffentlichen Verkehre dienenden Eisenbahnunternehmung dagegen ist von allem Anbeginne auf das commercielle Erträgniss berechnet, und soll ein Unternehmen sicherstellen, welches durch seine Bestimmung für den allgemeinen Verkehr und Güteraustausch eine öffentliche, von dem Einzelinteresse losgelöste Anstalt ist, das allgemeine Beste zu fördern hat und das dadurch das Staatsinteresse unmittelbar berührt.

Bei Entgegenhalt dieser Momente kann es nicht zweifelhaft sein, dass getreu dem Grundsatze, wonach das Einzelinteresse gegenüber dem öffentlichen Interesse zurückzutreten hat, das Privilegium einer öffentlichen Eisenbahn auch höher zu achten ist als das Recht eines Bergbau-Betriebsberechtigten, wenn nach sorgfältiger Erwägung der Umstände im concreten Falle die Ueberzeugung gewonnen wird, dass die Anlage einer Bergwerkseisenbahn in die Verkehrssphäre einer öffentlichen Eisenbahn eingreift.

Lediglich zur Unterstützung dieses Standpunktes sei noch angeführt, dass das Eisenbahn-Concessionsgesetz das durch das allgemeine Berggesetz eingeräumte Recht wohl auch insoferne alterirt hat, als es das später erlassene Gesetz ist.

3. Das Recht zur Ausübung des Enteignungsrechtes in dem vollen durch § 365 des allgemeinen bürgerlichen Gesetzbuches zugelassenen Umfange unter der Voraussetzung, dass die Gemeinnützigkeit des Eisenbahnunternehmens von der hierzu berufenen staatlichen Verwaltungsbehörde anerkannt ist; dieses Recht kann jedoch nur insoweit ausgeübt werden, als die Herstellung und der Betrieb der Eisenbahn dies nothwendig machen.[1])

[1]) § 9, lit. *c*, Beilage III, pag. 39.

befördern, insoferne der diesfällige Transport durch das Postregale nicht der Postanstalt ausschliesslich vorbehalten erscheint.[1])

Die Bestimmung der Verhältnisse der Eisenbahnunternehmungen zum Postregale sollte nach der Anordnung des § 19 des Postgesetzes vom 5. November 1837 besonders gesetzlich geregelt werden. Ein Specialgesetz dieser Art ist zur Stunde nicht erschienen; es gelten somit auch für die Eisenbahnen die allgemeinen postalischen Bestimmungen mit den im Wesen des Eisenbahntransportes oder durch besondere Verfügungen begründeten Ausnahmen. In Bezug auf diese Bestimmungen nun ist zunächst zu bemerken, dass das Recht der Eisenbahnen zur Personenbeförderung ein unbedingtes ist, da mit Art. I des Gesetzes vom 31. März 1865 über den periodischen Personentransport der Staatsvorbehalt des Personentransportes zu Wasser und zu Lande im Principe aufgehoben wurde und das dabei aufrecht erhaltene Verbot gegen Errichtung und Unterhaltung von Anstalten zur Beförderung von Reisenden mit Pferdekraft an den von ihnen mitgebrachten Wagen, Eisenbahnen der Natur der Sache nach nicht berührt.

Was den Sachentransport anlangt, so bezieht sich nach § 7 des Postgesetzes vom 5. November 1837 der Staatsvorbehalt 1. auf Briefe, zu denen überhaupt alle schriftlichen, an abwesende Personen gerichtete Mittheilungen oder Nachrichten gezählt werden; 2. auf periodische Schriften, und zwar Journale, Zeitungen in Blättern oder Heften, ohne Unterschied des Inhaltes, und ist ferner 3. nach § 25 dieses Gesetzes ausser dem Falle einer ausnahmsweise gesetzlich zugestandenen Gebührenfreiheit Niemandem gestattet, ohne Bezahlung der tarifmässigen Gebühren und überhaupt ohne Erfüllung der für die Benützung der Postanstalten vorgezeichneten Bedingungen diese Anstalten zu dem Transporte einer Sache zu verwenden.

Hiervon geniessen die Eisenbahnunternehmungen folgende Ausnahmen: 1. Nach einer Verfügung des Handelsministeriums aus dem Jahre 1865 können Correspondenzen, welche in

---

[1]) § 9, lit. *d*, Beilage III, pag. 41.

Beziehung auf die Verwaltung der Eisenbahn zwischen dem Vorstande und den untergeordneten Organen oder zwischen diesen unter sich geführt werden, auf den bezüglichen Bahnstrecken durch die Bediensteten der Bahnanstalt befördert werden. 2. Auf Grund des Art. II, Absatz 22 des Gesetzes vom 2. October 1865, R. G. Bl. Nr. 108, die Portofreiheit in Ansehung der Correspondenzen der Eisenbahnen, welche dem deutschen Eisenbahnverkehr angehören, über Vereinsangelegenheiten auf die Dauer der Gegenseitigkeit. Die gleiche Begünstigung wurde 3. durch eine Verfügung des Handelsministeriums aus dem Jahre 1870 den Correspondenzen und Sendungen von Acten und Drucksachen in Angelegenheiten des deutschen Eisenbahnvereines zwischen den Vereinsmitgliedern unter einander oder mit der Redaction der gemeinsamen Zeitschrift oder an Staatsbehörden eingeräumt, insoferne die Sendungen ein gewisses Gewicht nicht übersteigen und als Vereinssache gekennzeichnet sind.

Die Tarife, welche das Entgelt für die Leistungen der Eisenbahnunternehmungen im Transportwesen bilden, werden in den Concessionsurkunden sowohl hinsichtlich der Personen- als auch hinsichtlich der Sachenbeförderung fixirt, und zwar für die normalen, sowie für bestimmte abnormale Fälle. Die Tarife selbst sind dann entweder durch ziffermässige Sätze begrenzt oder im Principe vorgesehen.

Rechte, welche sonst noch den Eisenbahnunternehmungen zukommen und allgemeiner Natur sind, haben sich herausgebildet durch die Gleichartigkeit der Concessionsurkunden bei Feststellung gewisser Bestimmungen. — Hierher ist zu rechnen:

1. Das Recht, eine Actiengesellschaft zu bilden, womit in der Regel auch das weitere Befugniss verbunden wird, einen aliquoten Theil der zu Gesellschaftszwecken erforderlichen Geldmittel durch Aufnahme einer fundirten Schuld (Prioritätsanlehen) zu beschaffen. Das Verhältniss zwischen dem Actiencapitale und der Prioritätsschuld wird von der Regierung nach Massgabe des Gesammtcapitales und der voraussichtlichen Rentabilität des Unternehmens in der Weise fixirt, dass nach einer Wahrscheinlichkeitsberechnung die Verzinsung der Priori-

tätsobligationen gesichert erscheint, da auch die Staatsverwaltung das lebhafteste Interesse daran hat, jede Störung der Betriebsverwaltung durch eine Executionsführung auf das Unternehmen von vorneherein zu vermeiden.

Emissionen von Actien oder Obligationen, welche die Vermehrung des Gesellschaftscapitales zum Zwecke haben, oder Aufzahlungen auf die früheren Actien können nur mit besonderer Bewilligung der Regierung veranstaltet werden.[1])

2. Das Recht, Agentien im In- und Auslande zu bestellen, deren Aufgabe eine vorwiegend commercielle ist und darin besteht, der Entwicklung der Handelsverhältnisse ein wachsames Auge zu schenken und dadurch die Heranziehung neuer Productions- oder Absatzgebiete für die Unternehmung, sowie die Erweiterung bestehender Verkehre zu vermitteln und sichern zu helfen.

3. Das Recht, Transportmittel für Personen und Frachten unter Beobachtung der bestehenden Vorschriften einzurichten. Hierher gehören die Wagenverbindungen zu entfernt liegenden Bahnhöfen, Trajectanstalten über Seen, Schiffverbindungen auf Flüssen, kurz alle Einrichtungen, welche den Zweck des Unternehmens in Absicht auf den Personen- und Sachenverkehr zu fördern geeignet sind. Bei thatsächlichem Gebrauche von diesem Rechte geniessen die Eisenbahnunternehmungen keine Ausnahmsstellung, sondern sind wie jeder andere Unternehmer gehalten, die für derlei Anstalten gegebenen Vorschriften zu erfüllen und zu beobachten.

4. Das Recht, die concessionsmässig fixirten Tarife innerhalb der gesteckten Grenzen zu reguliren. Was diese Tarife (Maximaltarife) anlangt, so erfolgte die Anordnung einer allgemeinen Regelung unter Anwendung eines gleichmässigen Satzes für die Personenbeförderung mit dem Gesetze vom 15. Juli 1877, R. G. Bl. Nr. 64; dieselbe wurde seither vollzogen.

Das Recht der Tarifregulirung innerhalb der Maximalgrenzen steht mit dem geschäftlichen Interesse der Unternehmung im innigsten Zusammenhang und ist namentlich da von grosser

---

[1]) § 10, lit. *i*, E. C. G., vergl. Beilage III, pag. 42.

Bedeutung, wo die Gewinnung eines Verkehres von dem Erfolge eines Concurrenzkampfes abhängt. Eine selbstverständliche Begrenzung findet dieses wichtige Recht durch die in der Aufgabe der Eisenbahnanstalt, der Allgemeinheit zu dienen, begründete, in den Concessionsurkunden aufgenommene Forderung der Staatsverwaltung, einen herabgesetzten Tarif oder eine sonstige Begünstigung allen Versendern oder Frachtunternehmern, welche die gleichen Bedingungen erfüllen, einzuräumen, wodurch jede persönliche und einseitige Bovorzugung ausgeschlossen werden soll. Die Controle hierüber wird dadurch erreicht, dass derartige Begünstigungen (Refactien) nach den Verordnungen vom 12. März 1879, R. G. Bl. Nr. 38, und 31. December 1879, R. G. Bl. Nr. 3 de 1880, in der Regel veröffentlicht werden müssen und daher die betheiligten Kreise selbst in der Lage sich befinden, zu beurtheilen, ob die Eisenbahnunternehmung ihrer Verpflichtung gerecht wird. (Die Publicationsverpflichtung kann nur bei ausländischer Concurrenz erlassen werden.)

Im Concurrenzkampfe mit anderen grossen Verkehrsanstalten führt das Tarifrecht aus finanziellen Gründen zumeist dahin, dass die minuendo Licitation hinsichtlich der Frachtpreise einer Fixirung derselben und der Theilung des Verkehres auf bestimmter Basis (Cartelle) Platz macht.

Mit Rücksicht auf die besonderen Anforderungen, welche dem Betriebe aus der Gestaltung des Terrains oder aus der Art des Betriebes erwachsen, ist es den Eisenbahnunternehmungen ferner gestattet, für Strecken mit besonderen Steigungen (in der Regel 1 : 60 oder 15‰), sowie bei Führung von Courier- und Schnellzügen zu dem Fahr-, respective Frachtpreise einen percentuellen Zuschlag einzuheben, welcher im ersteren Falle auf die Streckenlänge reducirt wird (1½fache Berechnung der virtuellen Länge), im zweiten Falle 20% beträgt.

Im Hinblick auf die schwankenden Valutaverhältnisse Oesterreich-Ungarns und in Berücksichtigung des Umstandes, dass die Verpflichtungen der Eisenbahnunternehmungen zumeist weit über die Grenzen der Monarchie hinausreichen (z. B. im Uebergangsverkehre), sind die Eisenbahnunternehmungen

ermächtigt, die Tarife in harter Münze zu bemessen und einzuheben, respective den Curswerth der Landeswährung zuzuschlagen. Die Zurückführung des Tarifes auf die Landeswährung erfolgt allmonatlich mit der Giltigkeit für den nächsten Monat nach dem Durchschnittscurse des letztabgelaufenen Monats durch die Regierung.

Die besonderen Rechte, welche einer einzelnen Eisenbahnunternehmung seitens der Staatsverwaltung im Vereinbarungswege entweder durch die Concessionsurkunde oder durch besondere Urkunden eingeräumt werden, beziehen sich auf die Begünstigung der Eisenbahnunternehmung, welche entweder die Kräftigung der Stellung derselben nach aussenhin bezweckt und daher vorwiegend von moralischem Effecte begleitet ist, oder aber die wirthschaftliche Grundlage des Unternehmens schaffen oder befestigen soll und daher von materieller Wirkung ist.

Zu den Rechten der ersteren Gattung gehören die den einzelnen älteren Eisenbahnunternehmungen gewährten Vorrechte zum Bau und Betrieb von Zweig- oder Fortsetzungslinien, welche von anderen Unternehmungen in Aussicht genommen würden, unter der Voraussetzung, dass die von letzteren acceptirten Bedingungen von den bevorrechteten Unternehmungen ebenfalls eingegangen werden. Dieses Vorrecht wurde bald für bestimmte Linien, bald für ein bestimmtes Gebiet von grösserem oder kleinerem Umfange fixirt.

Der Vortheil der Einräumung eines solchen Vorrechtes besteht darin, dass einerseits der bestehenden Eisenbahnunternehmung die Möglichkeit gegeben ist, ihr Verkehrsgebiet auszudehnen, sobald fremde Untersuchungen die Schaffung einer neuen Verbindung als nothwendig oder wünschenswerth erscheinen lassen, oder ihr Verkehrsgebiet gegen Concurrenz einer dritten Unternehmung zu schützen, andererseits die Freiheit der Entschliessung der Staatsverwaltung in Ansehung der Verleihung des Befugnisses zur Ausübung des staatlichen Hoheitsrechtes in subjectiver Hinsicht beschränkt wird. Diese Beschränkung der Actionsfähigkeit der Regierung äussert sich darin, dass die Regierung die bevorrechtete Eisenbahnunternehmung befragen und eine bestimmte Frist, innerhalb deren

diese sich zu erklären hat, ob sie von ihrem Vorrecht Gebrauch macht, abwarten muss, bevor sie mit der Concessionirung der projectirten Eisenbahn an die dritte Unternehmung vorgehen kann. Derartige Vorrechte, welche sich mit der Würde der Staatsverwaltung, namentlich wenn sich dieselben auf grosse Gebiete beziehen, nur schwer vereinbaren lassen, wurden glücklicherweise nur selten eingeräumt und in einzelnen Fällen wurden sie auch durch nachträgliche Vereinbarungen, welche aus besonderen Anlässen getroffen werden mussten, wieder beseitigt.[1])

---

[1]) Aehnlich wie die concessionsmässig eingeräumten Vorrechte wurde jüngst, als die Nordbahnfrage eine der bestrittensten Tagesfragen geworden war, von verschiedenen Seiten die im Nordbahn-Privilegium vom 4. März 1836 bezüglich des Vorganges nach Ablauf der fünfzig Privilegialjahre im Punkte 10 enthaltene Bemerkung, wornach die Staatsverwaltung keinen Anstand nehmen wird, sich zu einer Erneuerung des Privilegiums herbeizulassen, wenn die Unternehmung sich als nützlich bewährt hätte, aufgefasst.

Diese Bemerkung sollte ebenso einer Beschränkung der bisherigen Privilegialrechte entgegenstehen, als der Verstaatlichung der Nordbahn; wir erlauben uns nach der einen wie nach der andern Richtung entgegengesetzter Ansicht zu sein.

Für uns ist nämlich das Nordbahn-Privilegium keine Concessionsurkunde gewöhnlicher Art, sondern mit Rücksicht auf die damaligen Umstände und Verhältnisse ein von der absoluten Gewalt erlassenes Specialgesetz, welches die Bedingungen für die Existenzberechtigung einer bis dahin nicht gekannten Unternehmungsart feststellt.

Als Specialgesetz unterliegt das Privilegium aber zwei Rechtsregeln, welche — wie wir glauben — von entscheidender Bedeutung sind und deren eine von Gesetzen im Allgemeinen, die zweite aber für Specialgesetze im Besonderen gilt.

Die allgemeinere Regel, welche dahin lautet, dass bei dem Auftauchen eines Zweifels über eine gesetzliche Bestimmung die allgemein verbindliche Interpretation nur durch die gesetzgebende Gewalt erfolgen könne, wird ihre Wirksamkeit zu äussern haben, wenn es sich um die Hauptfrage handelt, mit der das sogenannte Vorrecht der Unternehmung steht und fällt, nämlich ob die als Grundbedingung bezeichnete „Nützlichkeit der Unternehmung" vorhanden sei oder nicht. Unseres Dafürhaltens ist es nun Sache der heutigen gesetzgebenden Gewalt, auf diese Frage die Antwort zu geben. Und für die Beantwortung der Frage kommt es gewiss nicht darauf an, ob die Unternehmung relativ nützlich gewesen ist, indem

ziellen Vortheile, welche entweder auf die Concessionsdauer oder für einen kürzeren Zeitraum, oder auch blos im Zeitpunkte des Entstehens des Unternehmens gewährt werden.

Ueber den Werth der staatlichen Begünstigungen finanzieller Natur ist vielfach gestritten worden, ohne dass der Sieg in den Händen der Vertreter oder der Gegner derselben geblieben wäre.

Thatsache ist, dass in Oesterreich die finanziellen Begünstigungen für die Entwicklung des Eisenbahnwesens, dem sich die Unternehmungslust sehr lange fern hielt, ein wesentlich belebendes Element gebildet haben, und dass der österreichische Staat in jener Zeit, wo er in grösserem Umfange solche Begünstigungen gewährte, nicht in der Lage gewesen wäre, selbst und vollständig aus eigenen Mitteln jene grosse Reihe von Bahnen in's Leben zu rufen, welche gegenwärtig das Reich bedecken. Wenn heute dieser Art, den Unternehmungsgeist zu fördern, eine kühlere Auffassung entgegensteht, so findet dies seine Begründung in zwei Umständen. Erstlich ist das Hauptbedürfniss nach Bahnen befriedigt; für's Zweite scheint der Zug der Zeit, wenigstens vorläufig, dem Staatseisenbahnsystem zu gehören,

---

änderte Erneuerung des Privilegiums nur dann in Frage kommen könnte, wenn dieselbe ausdrücklich zugesagt worden wäre. In diesem Falle müsste aber der Satz ganz bestimmt dahin lauten, dass die Regierung keinen Anstand nehmen wird, das Privilegium in seinem gegenwärtigen Bestande zu erneuern. Nachdem jedoch der den Gegenstand des Streites bildende Passus die Bereitwilligkeit der Regierung zum Ausdrucke bringt, sich zu einer (nicht der) Erneuerung des Privilegiums herbeizulassen, so ist der Schluss gerechtfertigt, dass dem Gesetzgeber auch bei Erlassung des Gesetzes schon das Eingehen in Verhandlungen zwischen der Regierung und der Unternehmung vorgeschwebt habe und dass daher das Verlangen der Regierung nach gründlicher Revision der bisherigen Bedingungen ein vollkommen berechtigtes ist. Auch ist nicht zu übersehen, dass der Sinn des ganzen Punktes 10 dahin weist, dass hier unter Privilegium nicht der Inhalt des ganzen Specialgesetzes zu verstehen sei, sondern dass dieser Ausdruck sich nur auf die Bewilligung zur Ausübung des staatlichen Hoheitsrechtes, d. i. die Bahn zu betreiben, beziehen kann, da ja der Realbesitz und die Mobilarzugehörungen, welche ebenfalls auf Grund des Specialgesetzes in den Besitz der Unternehmung gekommen sind, im freien, auch auf andere Private übertragbaren Eigenthum verbleiben.

der selbstverständlich gegen den Bestand der Privateisenbahnen gerichtet ist und deshalb schon den Gedanken an eine Unterstützung derselben gewiss nicht zu vertragen vermag.

Werden nun Eisenbahnunternehmungen mit finanziellen Begünstigungen seitens des Staates ausgestattet, so geschieht dies in der Weise, dass der Staat entweder direct materielle Unterstützung angedeihen lässt, oder indirect dem Unternehmen eine festere Basis durch Leistung einer Bürgschaft verleiht, oder indem er das Unternehmen von Abgaben und Leistungen, die sonst zu leisten wären, freispricht.

Die Begünstigung der ersteren Gattung ist die Subvention; dieselbe besteht darin, dass der Staat sich mit einem bestimmten Betrage zum Zwecke des Baues betheiligt. Diese Betheiligung hat entweder den Charakter eines Vorschusses, wenn dem Unternehmen der Betrag verzinslich oder unverzinslich gegen Rückzahlung zur Verfügung gestellt wird, oder eines Titelkaufes, wenn der Staat einen gewissen Theil des Actiencapitales oder der Prioritätsobligationen zu einem bestimmten (in der Regel al Pari-) Curse übernimmt, oder endlich einer Schenkung, wenn die Staatsverwaltung eine Summe zu einem bestimmten Zwecke (wichtiges Bauobject) widmet und auf dessen Wiedererstattung verzichtet.

Die Begünstigung der zweiten Gattung ist die sogenannte Zinsengarantie, durch welche die Staatsverwaltung den Concessionären eine Verzinsung des zum Bau in Verwendung kommenden Capitales gewährleistet; mit dieser Garantie ist fast jederzeit auch die Amortisirung des Gesellschaftscapitales, welches während der Concessionsdauer zurückerstattet sein muss, verbunden. Die Garantie ist eine volle, d. h. sie erstreckt sich auf den von den Concessionären in Aussicht genommenen Zinsfuss (z. B. 5%) oder sie ist eine theilweise, wenn der Berechnung nur ein Theil der zu zahlenden Zinsen zu Grunde gelegt ist; oder aber eine Pauschalgarantie, wenn ohne alle Berechnung seitens der Staatsverwaltung ein bestimmter, ganz unüberschreitbarer Betrag zur Deckung der Verzinsung in Aussicht gestellt wird.

Die dritte Gattung der staatlichen Begünstigung ist die Befreiung von der Zahlung von Steuern auf einen

längeren oder kürzeren Zeitraum (gewöhnlich 30 Jahre) und von den Gebühren gewöhnlich bis zum Zeitpunkte der Betriebseröffnung.

Alle diese Begünstigungen können mit Rücksicht auf die für den Staatsschatz verbundene Belastung nur auf Grundlage eines Specialgesetzes verliehen werden. Insofern es sich blos um die zeitliche Befreiung von den Stempeln und Gebühren für Verträge, bücherliche Eintragungen, Eingaben und Urkunden zum Zwecke der Capitalsbeschaffung und Sicherstellung der Capitalsverzinsung, für die erste Ausgabe der Actien und Prioritätsobligationen und die bücherliche Eintragung der letzteren, für die Uebertragung aus dem Grundeinlösungsgeschäfte, dann um die Befreiung von den für die Ertheilung der Concession und für die Anfertigung der Concessionsurkunde zu entrichtenden Taxen und Gebühren, von der Erwerb- und Einkommensteuer, von der Entrichtung der Couponstempelgebühren und von sonstigen Steuern handelt, kann dieses Specialgesetz auf eine bestimmte Gattung von Bahnen — wie dies bei den Localbahnen der Fall ist[1]) — Bezug haben oder auf einen bestimmten Zeitraum für alle innerhalb desselben concessionirten Eisenbahnen erlassen werden, um die Nothwendigkeit der Vorlage eines Gesetzentwurfes für jeden einzelnen Fall zu ersparen. Sollen aber weitergehende finanzielle Unterstützungen seitens der Staatsverwaltung durch Gewährung einer Zinsengarantie oder durch Leistung eines Betrages aus Staatsmitteln zugestanden werden, so ist in jedem einzelnen Falle ein besonderes Gesetz für die zu concessionirende Bahn erforderlich; ausserdem bleibt es aber auch nach dem Ermessen der Staatsverwaltung anheimgestellt, bei dem Eintritte einer solchen Eventualität in der Concessionsurkunde die Erfüllung specieller Verbindlichkeiten (z. B. die Vergebung von Bauten und Lieferungen nur auf Grund von Offertverhandlungen, die Vorlage von Offerten bei Lieferungsvergebungen) zur Bedingung zu machen.

Was die auf Grund des Concessionsgesetzes den Privateisenbahnen obliegenden Verbindlichkeiten betrifft, so

[1]) Art. VII und VIII des Gesetzes vom 25. Mai 1880, R. G. Bl. Nr. 56 (Beilage IV, pag. 43).



haben dieselben nach § 10 E. C. G. vor Allem die schon in den allgemeinen Gesetzen enthaltenen Verpflichtungen zu erfüllen. Zu den in den allgemeinen Gesetzen begründeten Obliegenheiten gehört insbesondere *a*) die Verpflichtung zur handelsgerichtlichen Protokollirung. Dadurch, dass die Eisenbahnunternehmung in ihrer Eigenschaft als Transportanstalt unter den Gesichtspunkt jener Vorschriften fällt, welche auf den Frachtführer und beziehungsweise auf eine für den Transport von Personen bestimmte Anstalt Anwendung finden, so hat die Eisenbahnunternehmung, sei es dass sie durch eine einzelne Person oder durch eine Mehrheit von Personen (offene Gesellschaft) repräsentirt wird oder in der Form einer Actiengesellschaft in's Leben tritt, in gesetzmässiger Form ihre Firma beim Handelsgerichte ordnungsmässig anzumelden und deren Protokollirung (Eintragung im Handelsregister) zu veranlassen. (Art. 19 H. G., § 10—13 des Einf.-Ges. zum H. G. vom 17. December 1862, R. G. 1 de 1863). Diese Verpflichtung der Eisenbahnunternehmungen tritt auch dann ein, wenn in Folge einer gewährten zeitlichen Steuerfreiheit die Entrichtung eines effectiven Steuerbetrages entfällt, welcher nach § 7 des Gesetzes vom 17. December 1862 die Grundlage für die Beurtheilung bildet, ob das Geschäft der Unternehmung als Handelsgeschäft zu betrachten sei.

b) Die Verpflichtung, Bücher zu führen, aus welchen die Handelsgeschäfte und die Lage des Vermögensstandes der Unternehmung zu ersehen sind. Bei Führung der Bücher wird bei den Eisenbahnunternehmungen nach einem einheitlichen Contirungsschema vorgegangen.

Die aus dem Eisenbahn-Concessionsgesetze selbst fliessenden Verbindlichkeiten sind nun theils solche, welche gegenüber der Staatsverwaltung in Folge des Hoheitsrechtes derselben zu erfüllen sind, theils solche, auf deren Erfüllung aus anderen öffentlichen Rücksichten gedrungen werden muss, theils endlich auch solche, welche vorzugsweise privatrechtlicher Natur sind.

Die Obliegenheiten der ersten Gattung sind folgende: *a*) Die Bahnunternehmungen haben die Ausführungspläne zur Genehmigung vorzulegen und beim Bau der Bahn selbst und der

einzelnen Objecte die allgemeinen Bau-, sowie die ihnen etwa ertheilten besonderen Vorschriften genau zu erfüllen. Unter den allgemeinen Bauvorschriften sind jedoch nicht etwa generell erlassene Bestimmungen für die Eisenbahnen zu verstehen. Zur Erlassung solcher positiver Bestimmungen kam es bisher nicht; es hat sich vielmehr in baulicher Beziehung an Hand der Erfahrung ein gewisser Usus herausgebildet, dessen conforme Handhabung zu gewissen Regeln geführt hat, deren Einhaltung die Staatsverwaltung überwacht. Diese Regeln wurden nur hinsichtlich der Construction der eisernen Brücken, in eine allgemeine Verordnung (30. August 1870, Nr. 114) zusammengefasst, erlassen; dagegen finden für die Ausführung des Baues und die Ausrüstung des Bahnkörpers, sowie für Nebenanlagen sich nur in der Verordnung vom 25. Januar 1879, R. G. Bl. Nr. 19,[1]) einige wenige Anhaltspunkte, deren Beachtung für die Anfertigung der Projecte empfohlen wird; dieselben beziehen sich auf die Dimensionen von Objecten, namentlich Durchfahrten, auf die Steigungen und Richtungen von Niveau-Uebergängen und Steigungen von Strassen und Wegverlegungen, auf die Herstellungen von Materialgruben (§ 13), endlich auf die Grundsätze für die Projecte, deren Zweck es ist, bestehende Gebäude vor der aus der entstehenden Bahn für dieselben erwachsenden Feuersgefahr zu schützen (§ 25).

In Ansehung der Ausführung der Hochbauten auf Stationsplätzen (Aufnahmsgebäude, Remisen, Depots, Magazine etc.) und an der offenen Bahnstrecke (Wächterhäuser, Signalhütten etc.) gelten im Principe die Bestimmungen der für die einzelnen Königreiche und Länder erlassenen Landesbauordnungen; allein soweit die Bestimmung der Gebäude für den Eisenbahnzweck es erfordert oder zulässt, können Ausnahmen von diesen Bestimmungen zugelassen werden. Von besonderem Einflusse hierbei ist die Lage der Eisenbahngebäude anderen Gebäuden gegenüber.

Die besonderen Vorschriften, welche die Eisenbahnunternehmungen zu beachten haben, beziehen sich ebenso sehr auf die Bahnanlage im Ganzen als auf die einzelnen Objecte, sowie

---

[1]) Vergl. Beilage IX, pag. 119.

auf alle Stadien der Projectsverfassung und Ausführung bis zur Uebergabe in den Verkehr und zur Collaudirung (Constatirung der tadellosen Ausführung), und werden von der Regierung im Interesse der Sicherheit des Bahnbetriebes nach innen und aussen, wie im Interesse der Zweckmässigkeit und der Bequemlichkeit der die Eisenbahn benützenden oder der derselben dienenden Personen ertheilt.

Kein Bau darf ohne vorher ertheilte Bewilligung begonnen werden (§ 19 des V. G. vom 19. Januar 1879, R. G. Bl. Nr. 19). Wird diesem Gebote zuwidergehandelt, so kann die Staatsverwaltung, wenn sie erkennt, dass der Bau dem zu verfolgenden Zwecke nicht entspricht oder gar eine Gefahr für die öffentliche Sicherheit in sich birgt, die theilweise oder gänzliche Beseitigung des vollführten Baues der Eisenbahnunternehmung auftragen. Das Gleiche zu verfügen steht der Staatsverwaltung zu, wenn ein Bau nicht nach dem genehmigten Projecte ausgeführt wird, ohne dass die behördliche Genehmigung der Aenderung eingeholt wurde.

b) Die Eisenbahnunternehmung ist verpflichtet, bei dem Betrieb der Eisenbahn sich vollkommen den bestehenden Vorschriften über den Eisenbahnbetrieb, d. i. der Eisenbahnbetriebsordnung vom 16. November 1851 und den nachträglichen Verordnungen, welche die Verkehrsvorschriften und das Fahrordnungswesen betreffen, zu fügen.

Diese Vorschriften bezwecken in erster Reihe die Sicherstellung, dass die Ausübung des staatlichen Hoheitsrechtes in einer dem Wohle der Allgemeinheit entsprechenden Weise vor sich gehen kann und wirklich vor sich geht, und haben daher vorwiegend den Charakter der polizeilichen Ueberwachung. Sie beziehen sich auf die Verpflichtungen der Eisenbahnunternehmungen, schon mit dem Momente des Baubeginnes alle Einrichtungen so zu treffen, dass ein regelmässiger, ungestörter und sicherer Betrieb zu erwarten ist, weiterhin aber noch dafür Sorge zu tragen, dass auch nach der Betriebseröffnung die Bahn, die dazu gehörigen Gebäude und dem Verkehre dienlichen Localitäten, die erforderlichen Fahrbetriebsmittel, Geräthschaften, Sicherheitsvorkehrungen und Einrichtungsstücke in entsprechender Weise erhalten, ergänzt und erneuert werden,

dann dass ein wohlqualificirtes, mit den Dienstesvorschriften und Instructionen versehenes und vertrautes Betriebspersonale in gehöriger Anzahl vorhanden ist und den einzelnen Dienstzweigen gewissenhaft obliegt, um die volle Sicherheit des Betriebes zu verbürgen, ferner für die Verhütung von Unglücksfällen überhaupt und im Hinblick auf den Eintritt einer solchen Eventualität im Besonderen dafür Vorsorge zu treffen, dass die unverweilte Rettung und Unterstützung eintreten und grösseren Gefahren vorgebeugt werden kann. Treten durch Elementarereignisse oder sonstige ausserordentliche Vorkommnisse Störungen oder Unterbrechungen des Betriebes ein, so sind die erforderlichen Anstalten zur Behebung, beziehungsweise zur Abkürzung der Störung oder Unterbrechung zu treffen und nach Art der Umstände wenigstens für die Weiterbeförderung der Post und der Reisenden (Umsteigen an der Unterbrechungsstelle, streckenweise Beförderung mit Wagen etc.) Sorge zu tragen.[1])

Aus dem Gesichtspunkte der Betriebssicherheit haben die Eisenbahnunternehmungen aber auch den Handlungen Dritter ein wachsames Auge zu schenken und den aus denselben möglicherweise zu befürchtenden Gefahren in richtiger Weise zu begegnen.[2])

Keine Bahn oder Bahnstrecke darf ohne ausdrückliche Betriebsbewilligung dem Verkehre übergeben werden.[3])

Erleichterungen in Bezug auf die Ausrüstung der Bahn bis zur Umgangnahme von den durch die Eisenbahnbetriebsordnung und die Nachtragsbestimmungen zu derselben vorgeschriebenen Sicherheitsvorkehrungen können bei Localbahnen (Secundärbahnen, Vicinalbahnen) insoweit eintreten, als dies mit Rücksicht auf die besonderen Verkehrs- und Betriebsverhältnisse und namentlich in Folge der geringen Fahrgeschwindigkeit zulässig erscheint (Art. I und III des Ges. vom 25. Mai 1880, R. G. Bl. Nr. 56).

In weiterer Reihe bezweckt die Eisenbahnbetriebsordnung die Aufstellung der Grundsätze für die Verhältnisse zwischen

---

[1]) Vergl. §§ 3, 14, 16, 17, 18 E. B. O., Beilage I, pag. 4, 8, 9.

[2]) Vergl. §§ 93, 101 und 102 E. B. O., Beilage I, pag. 30, 33.

[3]) Vergl. § 1, E. B. O., pag. 3.

der Eisenbahnunternehmung und dem Publicum vor und während der Benützung der Bahn und auch ohne Rücksicht auf diese Benützung.[1]) Die Verkehrsvorschriften, das Betriebsreglement,[2]) die Verordnung über die Behandlung und Kundmachung der Fahrordnungen vom 1. April 1884 enthalten die Ausbildung und Ausführung der grundsätzlichen Bestimmungen der Eisenbahnbetriebsordnung.

In dritter Reihe enthält die Eisenbahnbetriebsordnung noch die Principien, welche für die Verwaltung der Eisenbahnen und deren Ueberwachung zu gelten haben.[3])

Die Beachtung aller dieser Vorschriften wird von der Regierung überwacht.[4])

Endlich werden in der Eisenbahnbetriebsordnung auch die Leistungen der Eisenbahnunternehmung gegenüber einzelnen Zweigen der öffentlichen Verwaltung präcisirt. Hier kommen in Betracht die Post-, die Finanz- und die Militär-Verwaltung.

Was zunächst die Postanstalt betrifft, so sind die Eisenbahnunternehmungen nach § 68 E. B. O., auf dessen Bestimmungen auch § 10, lit. *f*, Alinea 2 des Eisenbahn-Concessionsgesetzes beruht, verpflichtet, die Post unentgeltlich zu befördern, ferner über Aufforderung der Postverwaltung die unentgeltliche Beförderung der eigenen Postwaggons, deren sich die Postanstalt zu bedienen berechtigt ist, dann der die Postsendungen begleitenden Diener und Beamten zu übernehmen und für die gehörige Verwahrung und Beaufsichtigung der Waggons der Postanstalt in den Räumen der Bahn Sorge zu tragen. Diese Verpflichtung wurde in den einzelnen Concessionsurkunden auch auf die Beistellung von Localitäten und Eisenbahnwaggons für Zwecke der Postverwaltung ausgedehnt mit der Massgabe, dass für den Fall des fixirten Mehrbedarfes in letzterem Falle ein Einheitssatz fixirt, im ersteren Falle die Vereinbarung eines entsprechenden Miethzinses vereinbart wurde. Auch finden sich in mehreren Concessionsurkunden

[1]) Vergl. §§ 8—11, dann 93—100, E. B. O., Beil. I, pag. 6—7, dann 30—32.

[2]) Vergl. Beilage XIV, pag. 169 u. ff.

[3]) Vergl. §§ 59—64, dann 71, 72 E. B. O., Beilage I, pag. 20—22, dann 23, 24.

[4]) Vergl. §§ 73—84, 101, E. B. O., pag. 24—27, dann 33.

noch Bestimmungen über die Modalitäten der Erhaltung, Beleuchtung, Reinigung und Beheizung der für die Postanstalt zur Verfügung gestellten Räume und Wagen.

Die Unternehmungen von Localbahnen können von diesen in der Eisenbahnbetriebsordnung ausgesprochenen Verpflichtungen freigesprochen werden (Art. II des Gesetzes vom 25. Mai 1880).[1]

Die Rechtsverhältnisse,[2] welche zwischen der Postverwaltung und den österreichischen Eisenbahnen bestehen, sind den Concessionsurkunden zu entnehmen.

Gegenüber der Finanzverwaltung obliegt den Privat-Eisenbahnunternehmungen 1. nach § 89 der Eisenbahnbetriebsordnung der Ersatz des aus Anlass der Bahn erwachsenden Mehraufwandes für die gefällsämtliche Ueberwachung (Mehrzahl von Beamten und Aufsichtsindividuen, deren Diäten und Reisekosten etc.), ferner die Herstellung und Erhaltung der für die Amtshandlungen der Finanzbehörden erforderlichen Amtslocalitäten (Revisionssäle, Hallen, Magazine etc.), sowie im Erfordernissfalle auch der für die Unterbringung der Beamten und Diener bestimmten Wohnungen; 2. nach § 65, lit. *c* die Entrichtung der Steuern und Abgaben nach den hierüber bestehenden Vorschriften.

Von den im § 89 der Eisenbahnbetriebsordnung normirten Verbindlichkeiten können die Localbahnen ebenfalls enthoben werden (Art. II des Gesetzes vom 25. Mai 1880).

Die Leistung von Steuern und Abgaben hat genau nach denselben Gesichtspunkten platzzugreifen, wie bei anderen pflichtigen Individualitäten; die etwa eingeräumte zeitliche Befreiung hat nur Einfluss auf den Zeitpunkt des thatsächlichen Eintrittes der Zahlungspflicht. Bezüglich der Bemessung der Vorschreibung und Einhebung der Erwerb- und Einkommensteuer wurden mit dem Gesetze vom 8. Mai 1869, R. G. Bl. Nr. 61 grundsätzliche Bestimmungen getroffen, denen zufolge

---

[1]) Vergl. Beilage IV, pag. 44.

[2]) Vergleiche „Rechtsverhältnisse der k. k. Postanstalt zu den Eisenbahnen in Oesterreich", bearbeitet im Post-Cursbureau des k. k. Handelsministeriums.

für die Bemessung der Steuer der statutenmässige Standort der obersten Geschäftsleitung (bei Gesellschaften Verwaltungsrath, Directorium etc.), für die Steuervorschreibung (Bestimmung des Ortes der Zahlungspflicht) und die Steuervertheilung ausserdem auch noch die Ausdehnung des Unternehmens in Betracht kommt. Nach diesen Bestimmungen erfolgt 1. die Steuerbemessung durch die Steuerbehörde, in deren Amtsbereich die oberste Geschäftsleitung sich befindet; 2. die Steuervorschreibung in der Gemeinde, wo sich die oberste Geschäftsleitung der Unternehmung, oder, wenn diese ausserhalb des Landes sich befindet, wo der Sitz der Betriebsleitung im Lande ist, und falls in diesem Lande eine Betriebsleitung nicht bestände, in der Hauptstadt dieses Landes; 3. die Steuervertheilung in der Weise, dass *a*) die Gesammtsteuer auf ein Land entfällt, wenn die Eisenbahn dasselbe nicht überschreitet und die oberste Geschäftsleitung sich in demselben befindet; *b*) bei der Ausdehnung der Eisenbahn über mehrere Länder 40% oder 10% der Steuer auf das Land entfallen, wo die oberste Geschäftsleitung sich befindet, je nachdem ein Theil der Bahn ihr Gebiet durchzieht oder nicht, die restlichen 60% oder 90% aber für die übrigen von der Bahn durchzogenen Länder nach dem Verhältnisse der Länge der betreffenden Bahnstrecken in Vorschreibung gebracht werden.

Die Vorschreibung hat in dem Zeitpunkte des durch Verlauf der steuerfreien Zeit ipso facto eintretenden Beginnes der Steuerpflicht der Eisenbahnunternehmung zu erfolgen. Die Erhebung, ob und wo eine Betriebsleitung einer Eisenbahnunternehmung besteht, haben die Behörden von amtswegen zu erheben. Ebenso sind Fehler in der Vorschreibung von amtswegen zu berichtigen.[1])

Gegenüber der Militärverwaltung haben die Eisenbahnunternehmungen die Verpflichtung, derselben über Anordnung zum Zwecke der Beförderung von Truppen oder Militäreffecten alle dienlichen Betriebsmittel gegen eine angemessene Vergütung zur Verfügung zu stellen und dem Militär-

---

[1]) Vergl. Erkenntniss des V. G. H. vom 11. März 1884, Z. 468. (Sammlung Budwinski, Band VIII, pag. 143.)

transporte vor jedem anderweitigen Transporte den Vorzug einzuräumen, in Kriegszeiten dagegen oder im Falle des Belagerungszustandes nach Massgabe des Erfordernisses der militärischen Rücksichten den Betrieb ganz der Militärbehörde zu überlassen oder aber auch gänzlich einzustellen.[1])

Die Vorschriften für den Militärtransport, welche sehr umfangreich sind, wurden auf Grund Allerhöchster Genehmigung vom 30. November 1870 kundgemacht. Die Militärtarife beruhen auf einer Vereinbarung, welche zunächst zwischen der Militärverwaltung und einer Reihe grösserer Eisenbahnunternehmungen geschlossen und dann nach und nach auf die übrigen Eisenbahngesellschaften ausgedehnt wurde, indem sie Eingang in die Concessionsurkunden fand. Diese Vereinbarung wurde durch mehrfache Nachträge ergänzt, modificirt und erweitert.

Die Pflichten, welche das Eisenbahn-Concessionsgesetz den Eisenbahnunternehmungen aus öffentlichen Rücksichten auferlegt, beruhen auf dem Grundgedanken, dass einerseits der Eisenbahnzweck mit den Bedürfnissen des öffentlichen Gebrauches, der Sicherheit des Einzelnen wie der Gesammtheit in Harmonie gebracht werden müsse und andererseits dem Eisenbahnzwecke die Individualität des Unternehmens in Absicht auf die Erzielung des allgemeinen Nutzens untergeordnet werden müsse. Aus diesem Gesichtspunkte sind die Eisenbahnunternehmungen verpflichtet:

1. Oeffentliche Wege, Brücken, Stege oder sonstige Communicationsmittel (Canäle, Trajecte, Fähren etc.), welche ganz oder zum Theile durch den Bau der Eisenbahn gestört oder unfahrbar gemacht werden, nach jedesmaliger Anordnung der Behörden anderweitig wieder herzustellen. Erwachsen aus der Herstellung, respective Umlegung von Communicationsmitteln gegenüber dem gestörten Zustande in Ansehung der Erhaltungskosten vergrösserte Auslagen (z. B. durch Mehrlänge, besondere Erhaltungsart etc.), so haben die Eisenbahnunternehmungen den erforderlichen Mehraufwand den Erhaltungspflichtigen zu ersetzen; macht die Herstellung der gestörten Communication besondere Bauten (Brücken, Dämme,

---

[1]) Vergl. §§ 69, 70 E. B. O., Beilage I, pag. 23.

Stützmauern etc.) nöthig, welche an der bestandenen Communication nicht vorhanden waren, so fällt den Eisenbahnunternehmungen nicht blos die erste Herstellung, sondern auch die Erhaltung des neuen Objectes gänzlich zur Last.[1])

Ob eine Communication nach ihrer Lage, ihrer Benützung und nach ihrer Bedeutung für den Verkehr als öffentliche anzusehen sei, ist Thatbestandsfrage.[2])

Diese Grundsätze haben keine obligatorische Anwendung auf Communicationen, welche nicht der allgemeinen Benützung dienen, sondern blos für den Gebrauch eines oder mehrerer Einzelnen mit Ausschliessbarkeit Dritter bestimmt, somit lediglich Privatcommunicationen (Privatwege, Strassen etc.) sind. In Ansehung solcher Communicationen können allerdings zwischen den Eigenthümern derselben und der Eisenbahnunternehmung im Sinne der für öffentliche Communicationen geltenden Normen Vereinbarungen getroffen werden. In Ermangelung einer vertragsmässigen Regelung derartiger Angelegenheiten spitzt sich die Frage zu einer Entschädigungsfrage zu, welche nach Umständen im Wege des Enteignungsverfahrens zu lösen ist.[3])

Die Grundsätze entbehren aber auch dann der rechtlichen Kraft, wenn öffentliche Communicationen blos ideell gestört werden, d. h. wenn öffentliche Communicationen zur Zeit des Eisenbahnbaues thatsächlich noch nicht bestanden haben, aber bereits in Aussicht genommen sind, weil der Eisenbahnunternehmung in diesem Falle bezüglich der Zeit der Herstellung der Vorrang gebührt, somit eine Störung in Wirklichkeit nicht imputirt werden kann.[4])

Aus der Bestimmung des Concessionsgesetzes erwächst nun den Berechtigten das Befugniss auf Erhalt einer Communication, welche an die Stelle der gestörten, beziehungsweise

---

1) Vergl. § 10, lit. *c* E. C. G., Beilage III, pag. 40.

2) Entsch. des V. G. H. vom 3. October 1883, Z. 2272. (Sammlung Budwinski, pag. 427.)

3) Vergl. § 4 Enteig.-Ges., Beilage V, pag. 48.

4) Entsch. des V. G. H. vom 16. October 1878, Z. 1618. (Sammlung Budwinski, Nr. 332, Bd. II, pag. 460.)

unfahrbar gemachten Communication tritt, ferner auf Herstellung der Ersatzcommunication in einer solchen Weise, dass sie wieder vollkommen gebrauchstauglich wird, keineswegs aber das Recht auf eine bestimmte Communication oder eine Communication von bestimmter Art oder an bestimmter Stelle, da die neue Communication nur nach dem Resultate der Erwägung aller massgebenden Momente sowohl bezüglich der Bahn als der übrigen Communications- und namentlich auch der localen Verhältnisse geschaffen werden kann, wenn die Wechselwirkung beider Communicationsmittel eine den beiderseitigen Interessen entsprechende sein soll, — die Beurtheilung der in Betracht zu ziehenden Factoren aber dem freien Ermessen jener Behörden überlassen bleiben muss, die berufen und verpflichtet sind, darüber zu wachen, dass alle berechtigten Ansprüche in, nach den gegebenen Verhältnissen, erreichbaren Einklang gebracht werden.[1]) Hat aber die Behörde entschieden, so ist den Communicationsberechtigten ein materieller Rechtsanspruch auf die zuerkannte Communication in ihrer Totalität (Gattung, Art und Ort) erwachsen,[2]) welcher dann nur durch eine neue gegentheilige Entscheidung behoben werden kann, wenn für die letztere zwingende Motive von öffentlicher Bedeutung geltend gemacht zu werden vermögen (z. B. Gefahr für die Betriebssicherheit, Unabhängigkeit des Strassenverkehres aus militärischen Rücksichten). Werden Veränderungen an den geschaffenen Communicationen nothwendig, welche auf eine erhöhte Inanspruchnahme der Communication in Folge einer Verkehrssteigerung zurückzuführen ist, so kann darüber wohl kein Zweifel sein, dass die Neuerung auf Rechnung der Eisenbahnunternehmung oder der Strassenverwaltung zu vollziehen ist, je nachdem der Eisenbahn- oder der Strassenverkehr die Veranlassung hierzu giebt.

---

[1]) Entsch. des V. G. H. vom 22. Juni 1878, Z. 875 (Sammlung Budwinski, Bd. II, pag. 340) und vom 24. December 1883, Z. 2952 (publicirt im „Centralblatte für Eisenbahnen und Dampfschifffahrt" vom 16. Februar 1884, Nr. 21, pag. 371).

[2]) Entsch. des V. G. H. vom 13. December 1879, Z. 1663. (Sammlung Budwinski, Nr. 643, Bd. III, pag. 440.)

2. Die Eisenbahnunternehmungen haben für eine der Sicherheit angemessene Einfriedung (Absperrung) der Bahn Sorge zu tragen: *a)* wo ein öffentlicher Weg über die Bahn geht oder in dieselbe einästet oder wo sonst, wie z. B. an Stationsplätzen, nach der behördlichen Weisung eine Absperrung der Bahn sich als nothwendig erweist; *b)* sobald die Behörde eine solche Einfriedung (Absperrung) bei Führung der Eisenbahn über einen öffentlichen Weg, eine Brücke oder über einen Damm als nothwendig anordnet. Bei Benützung eines Weges, einer Brücke oder eines Dammes ist die Eisenbahnunternehmung ausserdem gehalten, sich dieserwegen mit dem Berechtigten abzufinden.[1])

Der Frage der Isolirung des Schienenweges wird seitens der Behörden eine verschiedene Bedeutung beigemessen, je nachdem die Eisenbahn ihrer Bestimmung nach dem grossen Verkehre zu dienen hat (Hauptbahnen) oder blos zur Befriedigung eines localen Bedürfnisses bestimmt ist (Localbahnen, Secundärbahnen, Vicinalbahnen, Schleppbahnen). Die Geschwindigkeit, mit welcher die Züge verkehren, die Dichtigkeit des Verkehres, die Tageszeit des Verkehres bilden für die entscheidende Behörde wichtige Momente bei Beurtheilung, wo, ob und in welchem Umfange Einfriedungen (Absperrungen) erforderlich erscheinen. Die weitestgehenden Erleichterungen werden den Bahnen localen Charakters auf Grund des Art. I des Gesetzes vom 25. Mai 1880, R. G. Bl. Nr. 56, zugestanden.

Eben dieses Gesetz regelt auch theilweise die Frage der Benützung von Strassenanlagen durch die Localbahnen durch Aufstellung von Grundsätzen, soweit Reichsstrassen in Betracht kommen. Nach Art. VI[2]) erscheint die Benützung zulässig, wenn durch den Bahnbetrieb die Sicherheit des Strassenverkehres nicht gefährdet wird und entscheidet hierüber, sowie über die Bedingungen, unter denen die Mitbenützung gestattet wird, die Strassenverwaltung im Einvernehmen mit den Eisenbahn-Aufsichtsbehörden; die Benützung der Strasse findet unentgeltlich statt und bleiben blos die Verbindlichkeiten aufrecht,

---

[1]) Vergl. § 10, lit. *d*, E. C. G., Beilage III, pag. 41.

[2]) Vergl. Beilage IV, pag. 45.

welche sich aus dem Mauthgefälle ableiten; die Kosten für die Erhaltung des benützten Strassentheiles, sowie für besondere Vorkehrungen, welche zur Vermeidung einer Störung oder Gefährdung des Strassenverkehres erforderlich werden (Leitschwellen, Auspflasterung in der Höhe des Schienenkopfes, Radabweiser etc.), ferner die Mehrauslagen, welche etwa durch die Benützung der Strassenverwaltung in Ansehung der Erhaltung erwachsen, treffen die Eisenbahnunternehmung.

In Bezug auf die Frage der Benützung anderer öffentlicher Strassen (Landes-, Bezirks-, Gemeindestrassen) sind die Eisenbahnunternehmungen an die Zustimmung der Strassenverwaltungen, denen die Erhaltung der in Benützung zu nehmenden Strassen obliegt, gewiesen.

3. Die Eisenbahnunternehmungen sind verpflichtet, den Uebergangsverkehr von einer Bahn auf die andere zu ermöglichen und zu fördern. Sie haben zu diesem Zwecke nicht blos bei Aufstellung der Fahrordnungen auf die Anschlüsse im gegenseitigen Einvernehmen Rücksicht zu nehmen und ein Abkommen bezüglich der wechselseitigen Benützung der Betriebsmittel zu treffen, sondern sich auch wegen der gegenseitigen Benützung der Bahn zu vereinbaren.[1]) Diese letztere Verpflichtung bezieht sich nicht blos auf Bahnhöfe (Anschlussstation, Gemeinschaftsstation) und die auf demselben befindlichen Geleise, sondern auch auf die currente Strecke, wo dieselbe das Bindeglied zwischen zwei Punkten zweier verschiedener Bahnen bildet (Peageverhältniss).

Kommt ein gütliches Uebereinkommen nicht zu Stande oder entsprechen die Vertragsbestimmungen den öffentlichen Interessen nicht (z. B. weil der Verkehr der benützenden Bahn gänzlich von der Willkür der Unternehmung abhängig gemacht wird, welcher die zu benützende Strecke gehört, oder weil die natürlichen Verkehrsrouten zum Nachtheile des Publicums verändert werden etc.), so kann die Regierung die erforderlichen Verfügungen von amtswegen treffen, denen sich die Eisenbahnunternehmungen zu fügen haben. Diese Anordnungen beziehen sich jedoch nur auf jene Einrichtungen und

---

[1]) Vergl. § 10, lit. g, Beilage III, pag. 42.

Massnahmen, welche im öffentlichen Interesse geboten erscheinen, und haben sich nicht auch auf das interne privatrechtliche Verhältniss der Eisenbahnunternehmungen zu erstrecken; insbesondere bleibt hierdurch die Frage unberührt, ob und in welchem Umfange einer Eisenbahnunternehmung gegenüber etwa ein Anspruch auf eine Ersatzleistung oder Kostentragung zustehe.

4. Die Eisenbahnunternehmungen haben die aufgestellten Tarife der Staatsverwaltung zur Genehmigung vorzulegen und dieselben öffentlich kundzumachen; ferner die Tarife über Aufforderung der Staatsverwaltung herabzusetzen, wenn die gesetzliche Voraussetzung hierzu vorhanden ist, d. i. wenn das Reinerträgniss des Anlagecapitales [illegible] übersteigt.[1] Einzelne Tarifsätze, welche sich aus öffentlichen Rücksichten als übertriebene Anforderungen darstellen, zu mässigen, ist nach der Eisenbahnbetriebsordnung (§ [illegible]) der Regierung allgemein vorbehalten.

Sollen Tarife abgeändert werden, so sind dieselben vor der Einführung ebenfalls der Regierung vorzulegen (§ [illegible] der Eisenbahnbetriebsordnung).[2]

[illegible]. Zum Schutze Dritter, also in privatrechtlicher Beziehung legt das Eisenbahn-Concessionsgesetz den Eisenbahnunternehmungen eine weitergehende Verpflichtung auf, als jene, die nach den Grundsätzen des bürgerlichen Rechtes (§ 1295 a. b. G. B.) begründet wäre. Die Eisenbahnunternehmungen haben nämlich nicht nur den Schaden zu verantworten, der aus ihrem Verschulden entspringt, sondern sind verpflichtet, auch Schaden an öffentlichem oder Privatgute zu vergüten, welcher durch den Eisenbahnbau, Verwüstungen, Wasserverunreinigungen u. dgl. veranlasst worden ist. Ausserdem haben die Eisenbahnunternehmungen für Beschädigungen, welche durch die Bahn während des Baues oder in der Folge, d. i. nach der Betriebseröffnung, für die angrenzenden Grundstücke, Gebäude etc. eintreten (Wirthschaftserschwernisse, Gefahr aus dem Dampfbetriebe, Erschütterungen etc.). Insoferne

[1] Vergl. § 10, lit. d E. C. G., Beilage III, pag. 41.

[2] Vergl. Beilage I, pag. 22.

diesen Beschädigungen durch besondere Vorkehrungen begegnet werden kann, sind dieselben von den Eisenbahnunternehmungen zu treffen (Wirthschaftswege, feuersichere Umgestaltung, Schutzpfeiler etc.).[1])

Ebenso darf nach ungarischem Rechte zufolge § 13 des LV. Ges.-Art. de 1868[2]) die Benützung der anliegenden Besitzungen weder gehindert noch über Bedarf erschwert werden, und muss demnach auf die zum Durchgang und Durchtrieb nöthigen Wege und Brücken, sowie die zur Leitung des Wassers erforderlichen Gräben, Canäle und Schleussen Bedacht genommen werden.

Die Verpflichtungen der Eisenbahnen, welche das Eisenbahn-Concessionsgesetz vom Standpunkte des öffentlichen Rechtes fordert, sind nach der Anordnung dieses Gesetzes (§ 10, Schlussabsatz) insoferne massgebend, als in der Concessionsurkunde nichts Besonderes festgesetzt ist; insbesondere kann die Staatsverwaltung nach freiem Ermessen die eine oder andere Verbindlichkeit erleichtern oder aber nach Massgabe der Verhältnisse (Zinsengarantie, Subvention) bei der Ertheilung der Concession die Erfüllung noch anderweitiger Verbindlichkeiten zur Bedingung machen.[3])

Bereits in den älteren Concessionsurkunden finden sich Bestimmungen, welche auf ganz bestimmte Bedürfnisse zurückgeführt werden können und durch ihre gleichmässige Einfügung in die Urkunden verschiedener Unternehmungen den *Charakter gewohnheitsrechtlicher Verbindlichkeiten* erhalten haben. So erscheint den Eisenbahnunternehmungen regelmässig die Pflicht auferlegt: *a*) den Bau der Bahn binnen bestimmter Frist zu beginnen und die Bahn innerhalb eines weiteren bestimmten Zeitraumes vollendet dem Betriebe zu übergeben. Zur Sicherstellung dieser Verpflichtung wird in den meisten Fällen eine Caution verlangt; *b*) keinem Versender oder Frachtunternehmer eine Herabsetzung der Fahrpreise (Refactie) oder eine andere Begünstigung (Verlängerung der lagerzinsfreien Zeit, Ver-

---

[1]) Vergl. § 10, lit. *b* E. C. G., Beilage III, pag. 40.

[2]) Vergl. Beilage VI, pag. 64.

[3]) Vergl. Schlusssatz des § 10 E. C. G., Beilage III, pag. 42.



minderung der Lieferfristen) zuzugestehen, die nicht unter gleichen Bedingungen auch anderen Versendern und Frachtunternehmern zugestanden würde (vergl. das oben bezüglich der Tarifcontrole Gesagte);[1]) *c*) über Auftrag der Staatsverwaltung in Fällen ausserordentlicher Theuerung der Lebensmittel im österreichischen Kaiserstaate die Frachtpreise für dieselben auf die Hälfte herabzusetzen; *d*) in Ausdehnung der im § 88 der Eisenbahnbetriebsordnung[2]) getroffenen Anordnung, welche sich auf die Ausstellung von Freikarten für die Beamten der Generalinspection, sowie der politischen und Polizeibehörden bei den in Angelegenheit der Eisenbahn vorkommenden Dienstreisen bezieht, dahin, dass Staatsbeamte, Angestellte und Diener überhaupt, welche im Auftrage der die Aufsicht über die Verwaltung und den Betrieb der Eisenbahn führenden Behörde oder zur Wahrung der Interessen des Staates, in Folge der Concession oder aus Gefällsrücksichten die Eisenbahn benützen und sich mit dem Auftrage dieser Behörde ausweisen, sammt ihrem Reisegepäck unentgeltlich befördert werden müssen; *e*) reisenden Militärpersonen besondere Begünstigungen (50% des normalen Fahrpreises) einzuräumen;[3]) *f*) Prioritätsobligationen nur in Ansehung einer fixen Quote (gewöhnlich $^3/_5$) des Gesammt-Anlagecapitales auszugeben, den Theilbetrag der einzelnen Obligationen bei Ausgabe in fremder Valuta jedenfalls auch in der österreichischen Währung ersichtlich zu machen und die Amortisirung der Prioritätsobligationen jedenfalls vor jener der Actien zu vollziehen; *g*) das Zustandekommen von Flügelbahnen in die längs der Bahn gelegenen Kohlenwerke und Industrie-Etablissements kräftigst zu fördern.

Die neueren Concessionsurkunden enthalten gegenüber den älteren namentlich in Bezug auf die finanziellen Bestimmungen wesentliche Verschärfungen. So wird regelmässig das Anlagecapital entweder im Vorhinein fixirt oder die endliche

---

[1]) Siehe pag. 51.

[2]) Vergl. Beilage I, pag. 29.

[3]) Die gleiche Begünstigung geniessen Staatsbedienstete auf allen der k. k. Generaldirection der österreichischen Staatsbahnen unterstehenden Bahnlinien, zufolge Decretes des Handelsministers vom 30. October 1884, Z. 1891, H. M.

Feststellung der Staatsverwaltung vorbehalten. Ferner wird die Ausgabe von Prioritätsobligationen entweder ganz ausgeschlossen oder nur zu einem geringeren Betrage als früher üblich ($^1/_2$ des Nominal-Anlagecapitales) gestattet und von der gesicherten Verzinsung oder von der Vollendung aller oder bestimmter Bahnstrecken abhängig gemacht. Ferner wird einzelnen Eisenbahnunternehmungen die Verpflichtung auferlegt, über Aufforderung der Staatsverwaltung bestimmte Linien zur Ausführung zu bringen. Allen Urkunden werden sogenannte Concessionsbedingnisse beigefügt, welche die Bestimmungen über den Bau und die Ausrüstung der Bahn, die Betriebseinrichtung, die Fahrbetriebsmittel und den Betrieb selbst zum Gegenstande haben.

Ausser den Verpflichtungen, welche auf Grund der Anordnungen des Eisenbahn-Concessionsgesetzes und der Eisenbahnbetriebsordnung, dann in Folge der Bestimmungen der Concessionsurkunden zu beachten sind, haben die Eisenbahnunternehmungen noch mehrfache Verpflichtungen zu erfüllen, welche vorwiegend oder ganz auf öffentlichem Interesse basiren und auf specielle gesetzliche Anordnungen zurückzuführen sind.

In diesem Sinne erwächst: 1. allen Eisenbahnunternehmungen, deren Linien dem öffentlichen Verkehre dienen und zu deren Herstellung das Enteignungsrecht zugestanden ist, die Verbindlichkeit, alle im Besitze einer Eisenbahnunternehmung stehenden Grundstücke, welche zum Betriebe der Eisenbahn zu dienen haben (Eisenbahngrundstücke) in Eisenbahnbücher eintragen zu lassen (§§ 1 und 2 des Gesetzes vom 19. Mai 1874, R. G. Bl. Nr. 70).[1])

Diese Obliegenheit, welche öffentlich rechtlicher Natur ist, insoweit die Ordnung der Besitzverhältnisse der Eisenbahnen und die Sicherung und Stärkung des Eisenbahncredites in Betracht kommt, in Rücksicht dessen aber auch privatrechtlichen Charakter hat, dass sie die Fixirung und Kennbarmachung des Objectes für die Sicherstellung der obligatorischen Verhältnisse der Eisenbahnunternehmungen nach aussenhin im

---

[1]) Vergl. Beilage VII, pag. 84.

Gefolge hat, findet keine Anwendung auf Geleise und Bahnen, welche im Eigenthum einer öffentlichen Eisenbahnunternehmung oder einer dritten Person stehen, jedoch lediglich zu Privatzwecken dienen, und für welche eine Concessionsertheilung nicht erfolgt, sondern die Baubewilligung entweder nach dem § 1 des Eisenbahn-Concessionsgesetzes ertheilt wird oder aus dem Berggesetze fliesst und entfällt auch in Ansehung jener Bahnen, für welche ein Enteignungsrecht nicht eingeräumt wurde (Vergnügungs-, Luxusbahnen). Dagegen können wohl Schleppbahnen, auf denen ein Verkehr stattfindet, welcher mit Rücksicht auf die reglementarischen und Tarifbestimmungen, die in Anwendung kommen, als ein öffentlicher Güterverkehr anzusehen ist, Gegenstand des Eisenbahnbuches werden. Ob das Enteignungsrecht, welches eingeräumt worden ist, thatsächlich ausgeübt wurde, ist nicht entscheidend.

Schleppbahnen, welche nicht Gegenstand eines Eisenbahnbuches bilden, können nur in andere öffentliche Bücher, vorzugsweise Grundbücher, Bergbücher etc. eingetragen werden, wie jeder andere Immobiliarbesitz einer Unternehmung; diese Eintragung muss sogar erfolgen, wenn sie von staatswegen im Interesse der Sicherstellung der Ansprüche der Prioritätsgläubiger gefordert wird in dem Falle, als die Pfandverschreibungsurkunde den Besitzern der Prioritätsobligationen das Pfandrecht auf die Gesammtheit der im Eigenthum der Bahnunternehmung stehenden Immobilien einräumt.

Nach ungarischem Rechte erfolgt die Anlegung abgesonderter, centralisirter Grundbücher für die Eisenbahnen von amtswegen und erstreckt sich auf das gesammte unbewegliche Vermögen der Unternehmung, einschliesslich der Rechte; das eingetragene Vermögen ist ein grundbücherlicher Gutskörper und in rechtlicher Beziehung als ein Ganzes zu betrachten (§§ 1, 4, 5 u. ff. des I. Ges.-Art. vom 7. April 1878).[1]

Die Nothwendigkeit der Einführung besonderer Eisenbahnbücher lag darin, dass die Möglichkeit, Eisenbahnen in [illegible] für andere Immobilien bestimmten öffentlichen Bücher [illegible]tragen, ausgeschlossen ist, nachdem die Eisenbahnen im

[1]) Vergl. Beilage VIII, pag. 104, 105 u. ff.

Verkehre und als Creditobject als ein Ganzes betrachtet werden müssen, ohne Rücksicht darauf, ob sie in ihrer Ausdehnung sich auf ein Gemeindegebiet beschränken oder über ein oder mehrere Landesgebiete hinausgreifen, — die sonstigen öffentlichen Bücher aber nicht blos nach Gerichtssprengeln abgegrenzt, sondern auch in den einzelnen Ländern verschiedener Art (Grundbücher, Verfachbücher) sind und hinsichtlich ihrer Anfertigung und inneren Einrichtung den mannigfaltigsten Bestimmungen unterliegen, welche im Wege der Landesgesetzgebung gegeben und abgeändert werden können, in einzelnen Ländern aber öffentliche Bücher sogar überhaupt erst einzurichten, beziehungsweise zu ordnen sind.

2. Haben die Eisenbahnunternehmungen die Verpflichtung, dem Auftreten von Thierseuchen und der Bekämpfung derselben alle Aufmerksamkeit zu widmen und zu diesem Zwecke die bestehenden Seuchenvorschriften[1]) zu beachten.

Diese Vorschriften, welche bei der Bedeutung der Thiere für die Zwecke der menschlichen Bedürfnisse in Hinsicht auf Nahrung und Unterstützung bei der Arbeit von eminent öffentlichrechtlicher Bedeutung sind und bei dem hervorragendsten Transportmittel der Neuzeit selbstverständlich in einschneidendster Weise ihre Wirkung äussern, enthalten die Bestimmungen über die Mitwirkung der Eisenbahnverwaltungen bei Unterdrückung der Thierseuchen, über die Verpflichtung zur Desinfection der Viehtransportwagen und zur Einrichtung von Stationen als Desinfectionsanstalten, die Behandlung der Aus- und Einladestationen, über Separirung des Schlachtviehes vom Zucht- oder Nutzvieh auf dem Transporte u. s. w.

3. Sind die Eisenbahnunternehmungen nach Massgabe der Eisenbahnzufahrtsstrassen-Gesetze verpflichtet, die Herstellung der Zufahrtsstrassen zu den Eisenbahnstationen zu bewirken oder zu den Kosten der Herstellung beizutragen.

Die Entwicklung einer Eisenbahnlinie ist mehr oder minder an die Gestaltung des von ihr durchzogenen Terrains

[1]) Dieselben sind gesammelt in der verdienstvollen Zusammenstellung des Dr. Max Freiherr von Buschmann (Handausgabe der Oesterreichischen Gesetze und Verordnungen, Heft 64, im Verlage der k. k. Hof- und Staatsdruckerei in Wien).

gebunden und bringt es in Folge dessen sehr häufig mit sich, dass Stationen an Punkte gelegt werden müssen, welche einer anderen Communication entbehren, beziehungsweise von einer solchen in ziemlich grosser Entfernung liegen. Es ist daher unbedingt geboten, diese isolirten Stationen, wenn sie ihrer wirthschaftlichen Bestimmung entsprechen sollen, mit der nächstgelegenen Ansiedlung, respective mit der nächsten Communication in Verbindung zu setzen.

Die Angelegenheit der Zufahrtsstrassen, welche in jener Zeit, wo die Staatsverwaltung den Eisenbahnbau und die Herstellung der Strassen selbst besorgte, sehr einfach war, indem die Zufahrtsstrassen in der Regel durch die Strassendotation hergestellt wurden und nur dann durch die Kosten von dritten Betheiligten, wenn die Zufahrtsstrasse lediglich im Privatinteresse ausgeführt werden sollte, gestaltete sich zu einer ernsten und viel umstrittenen, als einerseits der Privateisenbahnbau in den Vordergrund trat, andererseits die Herstellung und Verwaltung der Strassen aus den Händen des Staates in jene der Länder, Bezirke und autonomen Gemeinden überging. Die zu lösenden Fragen fanden keine Grundlage in den Landesgesetzen für die Herstellung und Erhaltung der Strassen überhaupt, da die Zufahrtsstrassen nicht in die von diesen Gesetzen behandelten Strassenkategorien eingereiht zu werden vermögen, und auch eine analoge Anwendung fast in keinem Falle zutreffend erscheint.

Die Nothwendigkeit nach einer gesetzlichen Regelung führte zu den Landesgesetzen über Herstellung und Erhaltung der Eisenbahnzufahrtsstrassen. Solche Gesetze bestehen für Niederösterreich, Oberösterreich, Steiermark, Kärnten, Krain, Istrien, Tirol, Vorarlberg, Mähren, Schlesien, Galizien und Lodomerien sammt dem Grossherzogthume Krakau und Salzburg[1]), fehlen dagegen für Böhmen, Bukowina und Dalmatien.

Die rechtlichen Grundsätze, welche, unbeschadet der Verschiedenheit in einzelnen Detailbestimmungen, in den Eisenbahnzufahrtsstrassen-Gesetzen enthalten sind, können dahin präcisirt werden, dass 1. über die Nothwendigkeit der Her-

[1]) Vergl. Röll, Ges. Samml. pag. 204 ff.

stellung einer Zufahrtsstrasse eine behördliche Entscheidung zu erfliessen hat; 2. in Bezug auf die Art der Bau-Ausführung und auf die Baudurchführung die Bestimmungen von der Behörde getroffen werden; 3. dass die Verpflichtung zur Herstellung einer Zufahrtsstrasse entweder *a)* der Eisenbahnunternehmung obliegt, wenn die Concessionsurkunde oder ein Specialgesetz die Anordnung in dieser Richtung trifft, oder *b)* einer einzelnen physischen oder moralischen Person, insbesondere einer Gemeinde, wenn die Zufahrtsstrasse lediglich ihr Einzelinteresse berührt; oder endlich *c)* einer Mehrheit von Factoren im Lande nach Massgabe der betheiligten Interessen unter Bildung einer Concurrenz behufs Tragung der Kosten nach gesetzlich bestimmten oder im Entscheidungswege festzustellenden Antheilen; 4. dass die Erhaltung der Eisenbahnzufahrtsstrassen im Principe nach denselben Gesichtspunkten zu beurtheilen ist wie die Herstellung. Der Inhalt des Begriffes „Erhaltung" ist nirgends festgestellt, kann sich aber schon nach dem allgemeinen Sprachgebrauche nur auf den geschaffenen Stand der Verbindung selbst beziehen, wenn nicht eine weitere Bestimmung im Wege der Vereinbarung getroffen wird. Es werden daher allgemeine polizeiliche und insbesondere Auslagen, welche für Vorkehrungen zur Erhöhung der Sicherheit (Beleuchtung[1]) erwachsen, unter der gesetzlichen Verpflichtung nicht verstanden werden, dagegen in dieselbe alle Kosten für Verfügungen und Handlungen einzubeziehen sein, welche geeignet sind, die Instandhaltung der Zufahrtsstrasse zu befördern (Stampfen, Reinigen etc.).

4. Haben die Eisenbahnunternehmungen (allerdings zunächst nur die vom Staate subventionirten) nach dem Wehrgesetze (§ 38) vom 5. December 1868, R. G. Bl. Nr. 151, und nach dem Gesetze vom 19. April 1872, R. G. Bl. Nr. 46, die Verpflichtung, Unterofficieren, welche zwölf Jahre, darunter wenigstens acht im stehenden Heere, in der Kriegsmarine oder in der Landwehr activ gedient haben und gut conduitisirt sind, ferner ohne Rücksicht auf die Anzahl der Dienstjahre solche,

---

[1]) Verwaltungsgerichtshof-Entscheidung vom 28. März 1877, Z. 423. (Sammlung Budwinski, Bd. I, Nr. 59, pag. 209.)

welche vor dem Feinde oder in Ausübung des öffentlichen Sicherheitsdienstes durch Verletzung für den Militärdienst untauglich geworden sind, ohne hierdurch die Verwendbarkeit für Civildienste verloren zu haben, die in die Kategorien der Amts- und Kanzleidiener, des niederen Aufsichts- und Betriebsdienstes gehörigen Dienstposten im Erledigungsfalle mit Ausschluss anderer Bewerber zu verleihen, bei Besetzung von Beamtenstellen im Kanzlei- und Manipulationsfache dagegen bei Nachweisung der vollen Befähigung den Vorzug vor dritten Bewerbern einzuräumen. Im ersteren Falle dürfen die Posten anderen Bewerbern nur in dem Falle verliehen werden, wenn ein anspruchsberechtigter und für den betreffenden Posten geeigneter Unterofficier sich nicht gemeldet hat.

Hat eine gesetzwidrige Verleihung platzgegriffen, so kann die Anstellung ungiltig erklärt und die Entlassung des widerrechtlich Angestellten verfügt werden.

Den Anspruchsberechtigten wird über ihren Anspruch von der Militärbehörde eine Bestätigung (Certificat) ausgestellt.

Der Anspruch erlischt: *a)* durch freiwillige Verzichtleistung; *b)* durch eine Verurtheilung, mit welcher gesetzlich der Verlust von Staats- oder öffentlichen Aemtern verbunden ist; *c)* mit Zurücklegung des 45. Lebensjahres rücksichtlich jener Dienstposten, für welche der Gehalt ganz oder zum Theile aus Staatsmitteln bezahlt wird; *d)* mit Zurücklegung des 37. Lebensjahres rücksichtlich aller übrigen nicht vom Staate bezahlten Dienstposten.

Ueber die Anspruchsberechtigten werden Evidenzhaltungsregister geführt, in welchen auch das Erlöschen einer Anspruchsberechtigung ersichtlich zu machen ist.

Diese Verpflichtung der subventionirten Eisenbahnunternehmungen ging auch in die Concessionsurkunden fast aller Eisenbahnunternehmungen über, welche keine finanzielle staatliche Begünstigung geniessen.

c) Von der Verwaltung der Eisenbahnen.

Verwaltung im objectiven Sinne ist der Inbegriff jener Handlungen, Verfügungen und Anordnungen, welche auf die planmässige, den gegebenen Interessen entsprechende Ent-

wicklung und Gestaltung des Unternehmens abzielen; Verwaltung im subjectiven Sinne die Gesammtheit aller Organe, welche berufen sind, die Verwaltung im objectiven Sinne zu pflegen.

Die Verwaltung im objectiven Sinne scheidet sich bei den Eisenbahnen in die wirthschaftliche, welche sich auf den finanziellen Theil des Unternehmens bezieht, und in die fachliche, deren Aufgabe es ist, den Eisenbahnbetrieb in der den öffentlichen Interessen entsprechenden Weise zu besorgen.

Diese Unterscheidung tritt bei den Staatseisenbahnen nach aussen weniger erkennbar hervor als bei den Privatbahnen, weil bei denselben in Folge des Mangels eines Interesses, aus dem Unternehmen ein Erträgniss zu ziehen, die ökonomische Gebahrung, die Angelegenheiten des Geldbedarfes und der Bedeckung desselben Fragen betreffen, die budgetmässig zu behandeln sind, die Rechnungsführung aber und Controle genau in derselben Weise, wenn auch in anderer Form, erfolgt, wie bei anderen staatlichen Verwaltungszweigen und Anstalten. Bei den Privatunternehmungen dagegen, welche als Erwerbsgesellschaften ihre Aufgabe in der Gewinnung eines möglichst hohen Erträgnisses und einer möglichst grossen Verzinsung des investirten Capitales und in der fruchtbringenden Anlage und Verwerthung des gesellschaftlichen Vermögens und der gesellschaftlichen Fonds finden, tritt das wirthschaftliche Moment der Verwaltung in prägnanter Weise hervor und erfordert diese Aufgabe ein besonderes Organ, welches mit seiner speciellen Bestimmung bei den Staatsbahnen entfällt. Die Bestellung eines besonderen Organes zur Erfüllung der wirthschaftlichen Aufgabe würde auch bei Privateisenbahnunternehmungen in dem Falle entfallen können, wenn etwa eine Einzelperson selbst ein Eisenbahnunternehmen aus eigenen Mitteln in's Leben rufen würde und die fachliche Verwaltung gleichzeitig zu besorgen befähigt und willens wäre. In jedem anderen Falle dagegen ist die Trennung der beiden Factoren von selbst gegeben; namentlich gilt dies von den Eisenbahnunternehmungen, welche Actiengesellschaften sind.

Die Actiengesellschaften haben im Sinne der Bestimmungen des Handelsgesetzes und ihrer Statuten zur Vollziehung der wirthschaftlichen Geschäfte ein dreigliedriges Organ, bestehend

aus dem Verwaltungsrathe, der Generalversammlung der Actionäre und dem Aufsichtsrathe oder Revisionsausschusse.

Der Verwaltungsrath, welcher aus einer statutarisch bestimmten Anzahl von Mitgliedern besteht, die systematisch nach einem bestimmten Plane complet erhalten wird, ist der Vorstand der Gesellschaft, vertritt dieselbe nach aussen und ist mit der im Gesetze festgesetzten Verantwortlichkeit zu allen Verfügungen in Gesellschaftsangelegenheiten, insbesondere zur Schliessung von Rechtsgeschäften (wozu auch Creditoperationen gehören) berechtigt; hierbei ist es für den Erfolg gleichgiltig, ob das Geschäft ausdrücklich im Namen der Gesellschaft geschlossen wurde oder ob die Umstände solcher Gestalt sind (Beisetzung des Gesellschaftssiegels), dass die Annahme gerechtfertigt ist, dass das Geschäft im Namen der Gesellschaft geschlossen worden sei.

Der Verwaltungsrath hat sich am Sitze der Gesellschaft, nach Massgabe des Erfordernisses, nach den bestehenden Statuten mindestens ein- oder zweimal im Monate zu versammeln; seine Beschlussfähigkeit hängt von der Anwesenheit einer bestimmten Minimalzahl von Mitgliedern ab; die Beschlüsse werden mit absoluter Stimmenmehrheit gefasst; bei Stimmengleichheit gilt jene Meinung als zum Beschlusse erhoben, welcher der Vorsitzende beigetreten ist; die Vertretung in Vollmacht eines Mitgliedes des Verwaltungsrathes durch ein anderes ist in der Regel nur dann gestattet, wenn das zu vertretende Mitglied im Auslande wohnt. Die Voraussetzung für die Mitgliedschaft im Verwaltungsrathe ist in der Regel die österreichische Staatsbürgerschaft; werden Ausländer zu Verwaltungsrathsstellen zugelassen, so ist die Zahl derselben beschränkt.

Mitglieder des Verwaltungsrathes können nicht sein: Personen, welche in Concurs verfallen sind oder ihre Zahlungen eingestellt haben, ohne ihre Gläubiger befriedigt zu haben; ferner, welche wegen eines Verbrechens oder wegen eines aus Gewinnsucht hervorgegangenen oder die öffentliche Sittlichkeit verletzenden Vergehens oder einer solchen Uebertretung verurtheilt worden sind. Ausgeschlossen von der Mitgliedschaft des Verwaltungsrathes sind in der Regel auch Personen, welche zu der Gesellschaft im unmittelbaren Vertragsverhältnisse stehen

und Beamte der Gesellschaft. Beamten der Gesellschaft kann jedoch in Bezug auf die Geschäftsführung die Vertretung der Gesellschaft (Procura) übertragen werden; massgebend für den Umfang und die Dauer des Befugnisses ist die Vollmacht, welche sich im Zweifel auf alle Rechtshandlungen erstreckt, welche sich auf die Führung der wirthschaftlichen Geschäfte der Gesellschaft beziehen.

Die Firma (Geschäftsname) der Gesellschaft,[1]) welche den Ausfertigungen, Eingaben, Correspondenzen, Rechtsurkunden beizusetzen ist, wird entweder von zwei Verwaltungsräthen oder von einem Mitgliede des Verwaltungsrathes und dem mit der Procura versehenen Beamten gezeichnet.

Der Verwaltungsrath ist verpflichtet, Sorge zu tragen, dass die erforderlichen Bücher der Gesellschaft geführt werden und hat den Actionären spätestens in der ersten Hälfte jedes Geschäftsjahres eine Bilanz des verflossenen Geschäftsjahres vorzulegen.

Die Generalversammlung ist das Organ, welches zur Vertretung und Wahrung der Rechte der Gesammtheit der Actionäre berufen ist und deren Wünsche und Anschauungen bezüglich der Geschäftsführung und der Geschäftsergebnisse in Form von Beschlussfassungen zum Ausdrucke zu bringen hat.

Nach den bestehenden Statuten ist die Generalversammlung entweder eine ordentliche, welche nach dem Schlusse eines Geschäftsjahres in dem in den Statuten bestimmten Termine alljährlich zusammentritt und von dem Verwaltungsrathe der Gesellschaft einzuberufen ist, oder eine ausserordentliche, welche einzuberufen ist, beziehungsweise stattfindet, so oft es der Verwaltungsrath oder der Aufsichtsrath im gesellschaftlichen Interesse als nothwendig erachtet, oder wenn ein oder mehrere Actionäre, deren Actien einen bestimmten Minimaltheil des Actiencapitales (z. B. $^1/_{10}$) repräsentiren, unter Angabe des Zweckes darauf antragen. In letzterem Falle muss die Ein-

---

[1]) Der Gesellschaftsname wird entweder nach der Richtung der Bahn, oder nach Punkten, welche durch dieselbe verbunden werden, gewählt oder aber mit einer anderen Bezeichnung bestimmt, aus welcher nur die Eigenschaft des Unternehmens als Eisenbahn ersehen werden kann.

berufung der Generalversammlung binnen bestimmter Frist erfolgen.

Jede Einberufung, sowie die Gegenstände, über welche Beschluss gefasst werden soll (Tagesordnung), sind eine bestimmte Frist vor der Generalversammlung kundzumachen. Ueber Gegenstände, die nicht auf der kundgemachten Tagesordnung stehen, darf nicht verhandelt werden; Anträge, die von Actionären ausgehen, sind daher von diesen rechtzeitig (im statutarischen Termine) vorher anzumelden und vom Verwaltungsrathe in die Kundmachung aufzunehmen.

Die Gegenstände, welche regelmässig der Schlussfassung der Generalversammlung vorbehalten werden, sind: *a)* Die Genehmigung der Jahresrechnung und die Verwendung des Reingewinnes (Bestimmung der Dividende, Dotirung von Reserve- und Neuerungsfonds, Pensions- und Provisionsfonds, Entlohnung des Verwaltungsrathes etc.); *b)* die Geltendmachung der dem Verwaltungsrathe gegen die Gesellschaft obliegenden Verantwortlichkeit; *c)* die Vermehrung des Actiencapitales oder die theilweise Rückzahlung desselben und die Aufnahme von das Gesammtunternehmen belastenden Anlehen; *d)* die Verpachtung des Eisenbahnbetriebes; *e)* die Veräusserung der Eisenbahnlinien; *f)* die Ausdehnung des Unternehmens auf den Bau neuer Eisenbahnlinien oder andere Unternehmungen; *g)* die Vereinigung mit anderen Eisenbahngesellschaften; *h)* die Abänderung der Statuten; *i)* die Auflösung der Gesellschaft vor Ablauf der Concessions-, beziehungsweise der in den Statuten fixirten Dauer; *k)* die Wahl der Mitglieder des Verwaltungsrathes und des Aufsichtsrathes, respective des Revisionsausschusses.

Zur Giltigkeit einzelner Beschlüsse ist die Genehmigung der Staatsverwaltung (*c*, *d*, *e*, *f*, *g*, *h*, *i*) oder die Anwesenheit einer gewissen Anzahl von Actionären mit einer bestimmten Stimmenzahl erforderlich. Hinsichtlich des Verwaltungsrathes hat sich die Staatsverwaltung bei einzelnen Gesellschaften das Recht der Ernennung eines oder zweier Mitglieder vorbehalten, die nicht Mitglieder der Actiengesellschaft sein müssen, aber alle Rechte und Pflichten der von der Generalversammlung gewählten Mitglieder des Verwaltungsrathes haben.

Die Generalversammlung ist beschlussfähig, wenn die in den Statuten bestimmte Zahl von Actien im Termine angemeldet, respective deponirt wurde und in der Versammlung die bestimmte Zahl von Actionären nach Massgabe des zu vertretenden Actiencapitales anwesend ist. Hierbei wird kein Unterschied gemacht zwischen den Besitzern der Stammactien und den Besitzern der sogenannten Prioritätsactien, soferne solche nach den Statuten vorhanden sind. Die Institution der Prioritätsactien, welche in den neueren Statuten Eingang gefunden hat und eigentlich den Bestimmungen des Handelsgesetzbuches nicht entspricht, verdankt ihre Entstehung dem Bedürfnisse, das Capital den Eisenbahnunternehmungen geneigt zu erhalten und besteht darin, dass den Besitzern solcher Prioritätsactien für den Fall eines vertheilbaren Erträgnisses des Unternehmens vorweg die Verwendung desselben zur Verzinsung des die Prioritätsactien repräsentirenden Capitales bis zu einem bestimmten Procentsatze (3 bis 4%) zugesichert wird. Die Prioritätsactionäre unterscheiden sich von den Actionären dadurch, dass sie entweder gar keinen Anspruch auf eine Dividende oder einen solchen erst dann haben, wenn der aus dem Unternehmen erzielte Reinertrag einen Betrag ergiebt, welcher die Summe übersteigt, die zur Verzinsung des Actien- und des Prioritätsactiencapitales nach dem den letzteren eingeräumten Zinsfusse erforderlich wäre; in diesem letzteren Falle erlischt das Recht des Prioritätsactionärs auf eine Vorausverzinsung und er participirt gleich dem Actionär nur an der Dividendenvertheilung.

Von den Prioritätsgläubigern unterscheiden sich die Prioritätsactionäre dadurch, dass sie nur dann eine Verzinsung ihres Capitales verlangen können, wenn das Unternehmen ein Reinerträgniss abwirft, dagegen keinen Anspruch auf die Zahlung rückständiger Zinsen haben, wenn das Unternehmen in einer Geschäftsperiode kein Erträgniss oder ein geringeres liefert, als zur in Aussicht gestellten Eventualverzinsung nöthig wäre, ferner dass er das Recht zur Theilnahme an der Gesellschaftsverwaltung hat, während die Prioritätsgläubiger letzteres Recht nicht besitzen und blos den Anspruch auf die Bezahlung der

zugesicherten, respective rückständigen Zinsen mit dem Executionsrechte der Gläubiger erheben können.

Die Fassung der Beschlüsse erfolgt mit absoluter Majorität, soferne für einzelne in den Statuten bezeichnete Angelegenheiten nicht eine grössere Stimmenmehrheit vorgeschrieben ist.

Der Aufsichtsrath ist das Organ, welches die Controle über die Geschäftsgebahrung im Allgemeinen und im Besonderen übt und hierbei die Rechte der Actionäre nach Massgabe der Beschlüsse der Generalversammlung vertritt; er überwacht die Geschäftsführung in allen Zweigen der Verwaltung, kann sich von dem Gange der Angelegenheiten der Gesellschaft unterrichten, die Bücher und Schriften derselben jederzeit einsehen und den Bestand der Gesellschaftscasse prüfen; ihm obliegt die Prüfung der Jahresrechnungen, der Bilanzen, der Vorschläge des Verwaltungsrathes über die Gewinnvertheilung und die Berichterstattung über seine Thätigkeit und seine Wahrnehmungen an die Generalversammlung.

Einem Revisionsausschusse obliegt blos die Prüfung und Adjustirung der gesellschaftlichen Rechnungen und steht das Recht zu, über vorkommende Anstände und Bedenken von den Rechnungslegern Aufklärungen und Erläuterungen abzuverlangen.

Das Interesse, welches die Staatsverwaltung an der wirthschaftlichen Verwaltung einer Eisenbahnunternehmung an sich und in ihrer Wechselbeziehung zu der fachlichen Verwaltung nimmt, bethätigt sie durch die Bestellung eines landesfürstlichen (Regierungs-) Commissärs. Demselben bleibt es vorbehalten, in die Gebahrung der Gesellschaft Einsicht zu nehmen und allen Sitzungen des Verwaltungsrathes und der Generalversammlung beizuwohnen. Seine Aufgabe ist eine dreifache: Er hat einestheils darauf zu sehen, dass die Gesellschaft die Grenzen der Concession nicht überschreite und die Bestimmungen der Statuten sowie der allgemeinen Vorschriften beachte, und ist in dieser Beziehung berechtigt, gegen jeden Gesellschaftsbeschluss, durch welchen er die vorerwähnten Vorschriften verletzt erachtet, Einsprache zu erheben, in welchem Falle die Ausführung des beanstandeten Beschlusses bis zur Entscheidung der Regierung aufzuschieben ist; —

anderntheils hat er das Gedeihen des Unternehmens in Rücksicht der Verfolgung des staatlichen Zweckes im Auge zu behalten und in dieser Beziehung die Vermittlung der Aufträge und Anschauungen der Regierung zu besorgen; auch kann er den Organen der Gesellschaft entsprechende Rathschläge zur Unterstützung und Förderung der Aufgabe der Unternehmung ertheilen; — endlich hat er drittens darüber zu wachen, dass die Rechte der Gemeinschuldner (Prioritätsgläubiger) gesetzmässig gewahrt werden und demgemäss darauf zu achten, dass keine den Gesetzen vom 24. April 1874, R. G. Bl. Nr. 48, „betreffend die Wahrung der Rechte der Besitzer von Pfandbriefen", dann vom 24. April 1874, R. G. Bl. Nr. 19, „betreffend die gemeinsame Vertretung der Rechte der Besitzer von auf Inhaber lautenden oder durch Indossament übertragbaren Theilschuldverschreibungen und die bücherliche Behandlung der für solche Theilschuldverschreibungen eingeräumten Hypothekarrechte", sowie dem Ergänzungsgesetze vom 5. December 1877, R. G. Bl. Nr. 111, zuwiderlaufenden Verfügungen seitens der Eisenbahnunternehmungen getroffen werden; dann die Erfüllung der den Eisenbahnunternehmungen durch das Gesetz vom 19. Mai 1874, R. G. Bl. Nr. 70, „betreffend die Anlegung von Eisenbahnbüchern, die Wirkung der an einer Eisenbahn eingeräumten Hypothekarrechte und die bücherliche Sicherung der Pfandrechte der Besitzer von Eisenbahn-Prioritätsobligationen auferlegten Verpflichtungen" zu überwachen.

In Ansehung der fachlichen Verwaltung der Eisenbahnen, welche zur Aufgabe hat, die Anstalt dem öffentlichen Nutzen und der allgemeinen Benützung dienstbar zu machen und zu erhalten und zu diesem Zwecke die erforderlichen Vorsichts- und Sicherheitsmassnahmen zu treffen, ist ein principieller Unterschied zwischen Staatseisenbahnen und Privateisenbahnen nicht vorhanden.[1])

In beiden Fällen liegt die gleiche Verpflichtung vor: die Bahn stets im guten, fahrbaren Zustande zu erhalten; die zur Bahn gehörigen Gebäude, Localitäten, Geräthschaften, die Fahr-

---

[1]) Vergl. E. B. O., Beilage I, pag. 3.

betriebsmittel in einem guten, zur Benützung geeigneten und die volle Sicherheit des Betriebes verbürgenden Zustande zu erhalten; die Beförderung von Personen und Sachen in einer Weise zu bewerkstelligen, dass die grösstmögliche Sicherheit für den ungefährdeten Zustand derselben, sowie auch für dritte Personen und ausserhalb der Bahn gelegene Sachen erwächst; zu dem Ende die Fahrgeschwindigkeit entsprechend einzurichten, die nöthigen Vorsichten während der Fahrt zu beobachten, die Bahn mit den nöthigen Signalen auszurüsten, wo erforderlich einzufrieden, zu überwachen und zu untersuchen; die Züge für den Verkehr in der vorgeschriebenen Weise einzurichten; die Benützung der Bahn in einer den Bedürfnissen des Handels und der Industrie entsprechenden Weise zu ermöglichen und zu dem Ende allgemein giltige Aufnahmsbedingungen, Tarife und Fahrordnungen aufzustellen und kundzumachen, dafür Sorge zu tragen, dass das benützende Publicum nach Recht und Gerechtigkeit behandelt und in keiner Weise verkürzt werde; ein erforderlich qualificirtes Beamten-, namentlich Betriebspersonale in genügender Anzahl aufzustellen und mit den Dienstvorschriften und Instructionen, welchen die in Absicht auf den zu erreichenden staatlichen Zweck zu vollziehenden Functionen anzupassen sind, zu betheilen und bekannt zu erhalten.

Die Besorgung aller dieser Functionen erfolgt nach dem Principe einer zweck- und sachgemässen Theilung der Arbeit durch einzelne Abtheilungen. Solche bestehen regelmässig: *a)* für den Bahnaufsichts- und Bahnerhaltungsdienst; *b)* für den Verkehrs- und Zugförderungs- (Maschinen-, Werkstätten- und Heizhaus-) Dienst; *c)* für den commerciellen Dienst; *d)* für den administrativen Dienst (Rechtsbureau und Secretariat, Sanitätswesen, Personalien, Cassa, Buchhaltung, Controle). Der Umfang der Geschäfte gestattet zuweilen die Vereinigung mehrerer Dienstzweige, erfordert dagegen mitunter aber auch die Aufstellung mehrerer Unterabtheilungen.

Das Organ für die Vollziehung der fachlichen Verwaltung ist die Gesammtheit des im Dienste der Anstalt stehenden Personales. Dasselbe scheidet sich nach dem Umfange oder nach der Bedeutung der einzelnen ihm obliegenden Functionen

in Beamte, Unterbeamte und Diener, nach seiner Eigenschaft und seinen persönlichen Ansprüchen in definitiv und provisorisch Angestellte.

Die Anstellung erfolgt mittelst Decretes oder auf Grund eines Dienstvertrages. Den im Dienste der Staatseisenbahnen stehenden Angestellten kommt der Charakter von Staatsbediensteten zu, wenn sie auch solche nicht sind und daher nicht alle gesetzlichen Prärogative derselben geniessen.

Für das dienstliche Verhältniss der Eisenbahnbediensteten (Aufnahme und Eintritt in den Dienst, Dienstespflichten, Rechte der Bediensteten, Auflösung des Dienstverbandes, Disciplinarbehandlung) und für ihre Bezüge (Gehalt, Quartiergeld, Naturalwohnung, Diäten, Zehrgelder, Fahrkosten, Functions- und Personalzulagen, Dienst- oder Reisepauschalien) ist die Dienstpragmatik mit einem Gebührenregulativ massgebend.

Das grosse Interesse, welches sich an das leibliche Wohlbefinden und die gesicherte Zukunft des Eisenbahnbediensteten in Fürsorge für die Sicherheit und Stabilität des Dienstes knüpft, hat dahin geführt, dass fast bei allen Eisenbahnunternehmungen die Bildung von Pensions- (für Beamte und Unterbeamte) und Provisions- (für Diener und Arbeiter) Instituten, von Kranken- und Unterstützungs-, sowie von Unfallversicherungscassen, dann von Spar- und Vorschusscassen vorgenommen wurde, deren Verwaltung unter Mitwirkung der Betheiligten geschieht.

Die Gesammtheit des Dienstpersonales der Staatsbahnen bildet eine Behörde.

Das Dienstpersonale einer Privateisenbahnunternehmung untersteht einer Direction, welche die Unternehmung zur Leitung des Betriebes aufzustellen verpflichtet ist.[1])

Die Direction, deren Mitglieder der Regierung bekanntzugeben sind, ist der Staatsverwaltung und dem Publicum gegenüber für alle auf den Eisenbahnbetrieb bezughabenden Handlungen und Unterlassungen, sowie für die ungestörte und gefahrlose Aufrechthaltung des Betriebes persönlich verantwortlich, während die Gesellschaft als solche blos civilrechtlich ver-

[1]) Vergl. § 59 E. B. O., Beilage I, pag. 20.

pflichtet bleibt, und zwar auch für Nachtheile, welche dritten Personen aus der Handlungsweise der Direction erwachsen.[1])

Das Interesse und die Verantwortung der Staatsverwaltung bezüglich der sicheren und ununterbrochenen Benützbarkeit der Anstalt im öffentlichen Verkehre führt einerseits zu der Einrichtung einer entsprechenden Aufsicht und Controle darüber, dass die Einrichtungen und die Organe, welche den ausübenden Dienst zu vollziehen haben, dem angestrebten Zwecke genügen, andererseits zu der Nothwendigkeit, diese Organe auch mit einem gewissen Masse von Machtvollkommenheit auszustatten, welches sie in die Lage setzt, ihre Functionen mit Nachdruck Dritten gegenüber ausüben zu können. Die Aufsicht und Controle ist eine unmittelbare und eine höhere.

Die unmittelbare Aufsicht nun und Controle über die Beamten und Diener eines Eisenbahnunternehmens, dahin gehend, dass diese Organe ihre Instructionen genau befolgen, ihre Pflichten treu erfüllen und die zur Sicherheit und Ordnung des Betriebes erlassenen gesetzlichen Vorschriften genau erfüllt werden, wird unmittelbar von der Anstalt, mittelbar durch ein besonderes Regierungsorgan geübt.

Bei den österreichischen Staatseisenbahnen liegt die unmittelbare Aufsicht und Controle über die Beamten und Diener in den Händen der Betriebsdirectionen und über diese in den Händen der Generaldirection der österreichischen Staatseisenbahnen; bei den ungarischen Staatsbahnen wird die unmittelbare Aufsicht und Controle von der Direction der königlich ungarischen Staatsbahnen und über diese von dem ungarischen Communicationsministerium gehandhabt.

Hinsichtlich der Privatbahnen steht die unmittelbare Aufsicht und Controle über die Beamten und Diener der Bahndirection zu.

Die zu der Aufsicht und Controle berufenen Organe der Anstalten sind berechtigt, gegen die ihre Pflicht verletzenden Beamten und Diener nach Massgabe der Dienstesvorschriften und Instructionen Ordnungs- und Disciplinarstrafen zu verhängen.

---

[1]) Vergl. § 60 E. B. O., Beilage I, pag. 20.

Die höhere Aufsicht und Controle zur Handhabung der Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahnen wird auf österreichischem wie auf ungarischem Gebiete von Staatsbehörden ausgeübt (General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen; königlich ungarische General-Inspection und Bezirks-Inspectorate).

In Ansehung der österreichischen Staatseisenbahnen beschränkt sich diese Aufsicht und Controle auf die Wahrnehmung von Anständen, welche den Betrieb der Staatseisenbahnverwaltung (Erhaltung der Bahnlinien sammt Zugehör, Instandhaltung der Fahrbetriebsmittel, technischer Betrieb, Signal- und Transportwesen) betreffen, ohne Executive, d. h. ohne Anordnungs- und Vollzugsrecht.[1])

Werden solche Anstände wahrgenommen, so hat sich die Aufsichtsbehörde wegen der geeigneten Abhilfe mit der Eisenbahndirection, in deren Sprengel sich der Anstand ergab, in das Einvernehmen zu setzen und hiervon gleichzeitig die Generaldirection der österreichischen Staatseisenbahnen in Kenntniss zu setzen. Falls die Abhilfe nicht erfolgt, ist die Angelegenheit dem Handelsminister zur Kenntniss zu bringen. Dieser hat das Anordnungsrecht in Folge seiner Verpflichtung zur Handhabung der Eisenbahnbetriebsordnung und das Durchführungsrecht als oberster Chef des Eisenbahnwesens.

Hinsichtlich der Privateisenbahnen ist die Beaufsichtigung durch die Staatsbehörde eine allgemeine und eine besondere, und erstreckt sich nicht blos auf Wahrnehmungen und vermittelnde Anzeigen, sondern ist mit einem ausgedehnten Anordnungs- und Vollzugsrechte ausgestattet.

Im Allgemeinen hat die Behörde die genaue Befolgung der den Eisenbahnbetrieb betreffenden gesetzlichen Anordnungen, namentlich der Eisenbahnbetriebsordnung, sorgfältig zu überwachen, die entdeckten Gebrechen so schnell als möglich zu beseitigen und die Veranlassung zu treffen, dass die Schuldtragenden der gesetzlichen Ahndung unterzogen werden.[2])

---

[1]) Vergl. § 8 der Vdg. vom 23. Juni 1884, R. G. Bl. Nr. 103, Beilage XI, pag. 148, und § 2 der Vdg. vom 15. Juli 1884, R. G. Bl. Nr. 122, Beilage XIII, pag. 167.

[2]) Vergl. § 74 E. B. O., Beilage I, pag. 24.

Im Besonderen hat die Behörde *a)* den Zustand der Bahn, der Bahngebäude und des Bahnzugehörs genau zu überwachen und dafür zu sorgen, dass alle Mängel, Unvollkommenheiten und Schadhaftigkeiten, welche die Sicherheit und Regelmässigkeit des Betriebes gefährden, auf das schleunigste beseitigt und ein ordnungsmässiger Zustand hergestellt werde; *b)* den gesammten Betriebsdienst in all seinen Zweigen zu überwachen, namentlich darauf zu sehen, dass die Betriebsmittel, Signale, Zugförderungseinrichtungen, dann die Mittel zur Verhütung von Unglücksfällen und zur Rettung beim Eintritte derselben in tadellosem Zustande und genügender Menge vorhanden sind, und in Fällen von Störungen im Bahnbetriebe oder eingetretenen Unglücksfällen die schleunigste und wirksamste Abhilfe zu verlangen; *c)* dafür zu sorgen, dass die Verkehrsvorschriften und die kundgemachten Fahrordnungen und Tarife genau befolgt und beobachtet, und dass die in dieser Beziehung erhobenen gegründeten Beschwerden mit thunlichster Beschleunigung behoben werden; *d)* sämmtliche Beamte und Diener in ihren Dienstesverrichtungen zu überwachen und alle diejenigen, welche sich eine Ausserachtlassung ihrer Instruction, der gesetzlichen Vorschriften oder was immer für eine Dienstesvernachlässigung zu Schulden kommen lassen, zur Verantwortung zu ziehen.[1])

Aus dem Disciplinarrechte der Staatsbehörde fliesst jedoch nicht auch die Berechtigung, in ein Disciplinarverfahren, welches seitens der Eisenbahnanstalt durchgeführt wird, einzugreifen oder dasselbe zu überprüfen.[2])

Die Machtvollkommenheit, welche den Bahnbeamten und Dienern eingeräumt wird, besteht in der Uebertragung eines polizeilichen Wirkungskreises. Darnach sind die Angestellten der Bahn berechtigt, Personen, welche eine den Bestand oder das Zugehör der Bahn oder deren regelmässige und sichere Benützung gefährdende Handlung beabsichtigen, zu ermahnen, ferner Personen, welche den an sie ergangenen

---

[1]) Vergl. §§ 75—82 E. B. O., Beilage I, pag. 24—26.

[2]) Entsch. des V. G. H. vom 17. December 1880, Z. 2497. (Sammlung Budwinski, Bd. IV, Nr. 957, pag. 482.)

Ermahnungen nicht Folge leisten, oder eine die Sicherheit des Betriebes störende oder sie gefährdende Handlung bereits verübt haben, in dem Falle, als die Hilfe der Polizei-, politischen oder richterlichen Behörde nicht sogleich bei der Hand ist, anzuhalten und der nächsten politischen, Staatsanwaltschafts- oder richterlichen Behörde zur weiteren Amtshandlung zu übergeben.[1])

Ausserdem erhalten diejenigen Beamten und Diener, welche den executiven Dienst versehen, d. h. denen nach den Localverhältnissen die Aufsicht über die Bahn, die dazu gehörigen Anstalten und das die Bahn benützende Publicum zusteht, auch auf den Privatbahnen hinsichtlich ihrer Dienstesverrichtungen die Eigenschaft öffentlicher Verwaltungsbeamten.[2])

Die Beamten und Diener, welche als öffentliche Verwaltungsbeamte anzusehen und mit polizeilichen Functionen ausgestattet sind, werden von der Staatsverwaltung in Eid genommen.[3])

In ihrer Eigenschaft als öffentliche Verwaltungsbeamte geniessen die Angestellten einer Eisenbahn, welche den executiven Dienst, der im Interesse der Wahrung der Ordnung und Regelmässigkeit des Betriebes nicht unterbrochen werden darf, zu versehen haben und bei deren Verhinderung in der Ausübung ihrer Dienstespflichten daher die schleunige Aufstellung eines Stellvertreters erfolgen muss, im öffentlichen Leben eine besondere Stellung.

Nach § 103, Punkt 3, beziehungsweise § 2, Punkt 5 der Vorschrift über die Bildung der Geschwornenlisten und § 158 des Gesetzes vom 23. Mai 1873, R. G. Bl. Nr. 119 (Strafprocessordnung), sind die beim Eisenbahnbetriebe beschäftigten Personen von der Verbindlichkeit, sich bei Untersuchungshandlungen als Gerichtszeuge verwenden zu lassen, befreit und zu dem Amte eines Geschwornen nicht zu berufen, ferner sind von Vorladungen in Strafsachen an solche Personen die unmittelbaren Vorgesetzten gleichzeitig zu benachrichtigen,

---

[1]) Vergl. § 102, Alinea 1 der E. B. O., Beilage I, pag. 33.
[2]) Vergl. § 102, Alinea 3 der E. B. O., Beilage I, pag. 33.
[3]) Vergl. § 102, Alinea 2 der E. B. O., Beilage I, pag. 33.

damit die erforderliche Stellvertretung rechtzeitig eingeleitet werden kann.

Das Ansehen ihrer Person und ihres Amtes, wenn sie in Vollziehung eines obrigkeitlichen Befehles oder in Ausübung ihres Dienstes begriffen sind, erscheint durch eine Reihe von strafrechtlichen Bestimmungen gewahrt und bekräftigt:

1. Nach § 68 des allgemeinen Strafgesetzes vom 27. Mai 1852, R. G. Bl. Nr. 117, begründet die Theilnahme an einer Zusammenrottung mehrerer Personen, um einem Eisenbahnbetriebsorgane in Ausübung seines Dienstes mit Gewalt Widerstand zu leisten, mag die Absicht eines solchen Widerstandes sein, um etwas zu erzwingen (z. B. Uebergang über den Bahnkörper), sich einer aufliegenden Pflicht zu entschlagen (z. B. Ersatzleistung, die ohne behördliche Dazwischenkunft gefordert werden kann), eine Anstalt (z. B. Herstellung von Provisorien bei drohender oder eingetretener Betriebsunterbrechung) oder die Vollziehung eines öffentlichen Befehles (z. B. Desinfection bei Epidemien) zu vereiteln, oder auf was immer für eine Art die öffentliche Ruhe zu stören, das Verbrechen des Aufstandes. Die Strafe ist bei Beharrung in der Widersetzlichkeit schwerer Kerker von fünf bis zu zehn Jahren, für die Rädelsführer und Aufwiegler von zehn bis zu zwanzig Jahren; ausser diesem Falle nach Mass der Gefährlichkeit und Schädlichkeit der Theilnahme schwerer Kerker von einem bis zu fünf, respective von fünf bis zu zehn Jahren; bei Legung der Unruhe ohne gefährlichen Ausbruch Kerker zwischen sechs Monaten und einem Jahre, beziehungsweise zwischen einem und fünf Jahren.

2. Nach § 81 l. c. wird das Verbrechen der öffentlichen Gewaltthätigkeit durch gewaltsame Handanlegung oder gefährliche Drohung gegen obrigkeitliche Personen in Amtssachen begangen, wenn Jemand für sich allein oder auch wenn Mehrere, jedoch ohne Zusammenrottung, sich einer der im § 68 genannten Personen in Vollziehung eines obrigkeitlichen Auftrages oder in Ausübung ihres Dienstes, in der Absicht, um diese Vollziehung zu vereiteln, mit gefährlicher Drohung oder wirklicher gewaltsamer Handanlegung, obgleich

ohne Waffen und Verwundung, widersetzt; oder eine dieser Handlungen begeht, um eine Amtshandlung oder Dienstesverrichtung zu erzwingen.

Ein solcher Verbrecher ist nach § 82 l. c. mit schwerem Kerker von sechs Monaten bis zu einem Jahre, wäre aber der Widerstand mit Waffen geschehen oder mit einer Beschädigung oder Verwundung begleitet, um eine Amtshandlung oder Dienstesverrichtung zu erzwingen, begangen worden, von einem bis zu fünf Jahren zu bestrafen.

3. Nach § 153 l. c. macht sich Derjenige des Verbrechens der schweren körperlichen Verletzung schuldig, der einen öffentlichen Beamten, während er in der Ausübung seines Berufes begriffen ist, oder wegen derselben vorsätzlich an seinem Körper beschädigt.

Die Strafe dieses Verbrechens ist nach § 154 l. c. Kerker von sechs Monaten bis zu einem Jahre, bei erschwerenden Umständen (z. B. besonderer Gefahr für einen Zug) bis auf fünf Jahre.

4. Nach § 279 l. c. macht sich des Vergehens des Auflaufes schuldig, wer gegen eine der im § 68 l. c. genannten Personen, wenn sie in Vollziehung eines obrigkeitlichen Auftrages oder in Ausübung ihres Amtes oder Dienstes begriffen sind, mehrere Menschen zur Mithilfe oder Widersetzung auffordert.

Die Strafe ist strenger Arrest von einem bis zu sechs Monaten. Gleiche Strafe verwirkt nach § 280 l. c. Derjenige, der einer solchen Aufforderung Folge leistet und sich dem Aufforderer in Mithilfe oder Widersetzung zugesellt.

Wer bei einem, auch aus jeder anderen Ursache, als wodurch eine Zusammenrottung zum Verbrechen wird, veranlassten Auflaufe dem Beamten oder der Wache, wenn diese die Menge auseinandergehen heissen, nicht Folge leistet, macht sich nach § 283 l. c. ebenfalls des Vergehens des Auflaufes schuldig und ist mit Arrest von einer Woche bis zu einem Monate zu bestrafen. Hätte sich Jemand bei einer solchen Weigerung mit dem Beamten oder der Wache in Zank oder Wortstreit

eingelassen, so ist die Strafe nach § 284 l. c. einmonatlicher strenger Arrest, welcher nach den eintretenden Umständen verschärft werden soll.

5. Nach § 312 l. c. ist jede wörtliche oder thätliche Beleidigung einer der im § 68 l. c. genannten Personen, wenn diese in Vollziehung eines obrigkeitlichen Auftrages oder in Ausübung ihres Amtes oder Dienstes begriffen sind, wenn sich darin nicht eine schwerer verpönte strafbare Handlung darstellt, als Uebertretung zu ahnden.[1])

Wörtliche Beleidigungen sind nach § 313 l. c. mit Arrest von drei Tagen bis zu einem Monate, thätliche aber von einem bis auf sechs Monate zu bestrafen. Wenn jedoch die Beleidigung Folgen nach sich gezogen und wirklich die Vollstreckung des obrigkeitlichen Auftrages oder die Ausübung des Amtes oder Dienstes verhindert hat, so ist der Schuldige zu strengem Arrest von drei bis zu sechs Monaten zu verurtheilen.

6. Nach § 314 l. c. macht sich einer Uebertretung schuldig, wer sich ohne die im § 312 l. c. vorausgesetzte Beleidigung auf andere Weise einmengt, um die Ausübung des Dienstes oder Amtes oder die Vollziehung eines obrigkeitlichen Befehles zu verhindern.

Die Strafe ist Arrest von einem Tage bis zu einem Monate.

Sehr schwierig gestaltete sich das Verhältniss der Eisenbahnbediensteten, welche ebenso alle Staatsbürgerpflichten zu erfüllen haben, wie die übrigen Staatsbürger, in Bezug auf die Wehrpflicht, da einerseits die Continuität des Eisenbahndienstes es ausschliesst, die Eisenbahnen von den zum executiven Dienste berufenen Individuen zu entblössen, andererseits es dem staatlichen Interesse nicht entsprechen würde, mit der Aufnahme in den Eisenbahndienst die Befreiung vom Wehr-

[1]) Zu der hier in's Auge gefassten Gattung von Beamten gehört auch ein Eisenbahncassier; vergl. die Entscheidungen des Ober-L. G. Wien vom 25. Juni 1873, Z. 12631, und vom Obst. G. H. vom 5. Februar 1874, Z. 982. (Röll, Sammlung der eisenbahnrechtl. Entsch. Nr. 101, pag. 220 und Nr. 116, pag. 259.)

dienste zu verbinden. Die Grundsätze über die Regelung dieses Verhältnisses sind nun im § 26 des Wehrgesetzes vom 5. December 1868, R. G. Bl. Nr. 151 enthalten, nach welchem die im Verbande des stehenden Heeres (Kriegsmarine) oder der Landwehr stehenden Angestellten des Eisenbahndienstes im Falle eines Krieges in ihren Anstellungen belassen werden, insoweit dieselben für die Aufrechthaltung des Dienstes unentbehrlich sind. — Zu unterscheiden sind jedoch zweierlei Kategorien von derlei Bediensteten, nämlich solche, die im Mobilisirungsfalle in ihren Civilanstellungen dauernd zu belassen sind, und solche, welche bis zur Beendigung der Mobilisirung (26. Mobilisirungstag) auf ihren „innehabenden" Dienstposten verbleiben, dann aber zur activen Dienstleistung einzurücken haben.

In Durchführung dieser Bestimmungen wurde Folgendes verfügt:

Die im Mobilisirungsfalle in ihren Civilanstellungen dauernd zu belassenden wehrpflichtigen Personen sind alljährig in ein eigens zu verfassendes Verzeichniss aufzunehmen. Dieses Verzeichniss wird nach gepflogenem Einvernehmen mit den übrigen betheiligten Ministerien im Monate Februar Allerhöchsten Ortes unterbreitet. Die in Folge der Allerhöchsten Entschliessung von der Einrückung befreiten wehrpflichtigen Personen werden vom Handelsministerium dem Reichskriegs-, beziehungsweise dem betreffenden Landesvertheidigungs-Ministerium wieder mittelst eines Verzeichnisses namhaft gemacht. Unter Einem erfolgt auch die Verständigung der Bahnanstalten von dieser Allerhöchsten Entschliessung. Die Giltigkeit derselben bezüglich aller Belassung der betreffenden wehrpflichtigen Personen in ihren Anstellungen dauert bis Ende März des nächsten Jahres.

Diejenigen im Eisenbahn- und Dampfschifffahrtsdienste angestellten Wehrpflichtigen, welche nur bis zur Beendigung der Mobilisirung in ihren Anstellungen belassen werden sollen, dann aber zur Militärdienstleistung einzurücken hätten, sind mittels abgesonderter Verzeichnisse dem Handelsministerium namhaft zu machen und werden von diesem dem Reichskriegs- und dem Landesvertheidigungs-Ministerium mitgetheilt. Die

Belassung derselben bis zum 26. Mobilisirungstage wird vom Reichskriegs-, beziehungsweise dem betreffenden Landesvertheidigungs-Ministerium im eigenen Wirkungskreise verfügt und dem Handelsministerium bekanntgegeben, welches hiervon die unterstehenden Behörden, Anstalten und Unternehmungen verständigt.

Die im Eisenbahndienste angestellten (nicht befreiten) Wehrpflichtigen werden bei Eintritt der Demobilisirung mit Beschleunigung von der activen Militärdienstleistung enthoben.

Die in ihren Anstellungen dauernd oder bis zum 26. Mobilisirungstage zu belassenden wehrpflichtigen Personen werden vom Reichskriegs-, beziehungsweise von dem betreffenden Landesvertheidigungs-Ministerium den k. k. Ergänzungsbezirksbehörden, Landwehr-(Landesschützen-)Evidenthaltungen und beziehungsweise Honvéd-Districtscommandos bekanntgegeben und diese militärischen Unterbehörden sind verpflichtet, ihrerseits die politischen Behörden, beziehungsweise Gemeindevorsteher entsprechend zu verständigen.[1])

B. Von dem Sachenrechte.

a) Sachliche Eigenschaft der Eisenbahnen.

Die Auffassung der älteren Gesetzgebung ging dahin, dass der zu Eisenbahnzwecken eingelöste Grund ein allgemeines, öffentliches Gut werde, alle privatrechtlichen Eigenschaften verliere und daher auch kein Object eines öffentlichen Buches (Landtafel, Grundbuch) bilden könne.

Man dachte sich also die Eisenbahnen als eine andere Form der Strassen, welche thatsächlich öffentliches Gut, d. h. allen im Staate befindlichen Personen zum Gebrauche, den die Sache bietet und naturgemäss zulässt, überlassen sind.

Dass der Begriff „öffentliches Gut" bezüglich der Eisenbahnen nicht zutrifft, geht jedoch schon daraus hervor, dass die Eisenbahnen einer freien Benützung, wie die Strassen,

[1]) Ueber die weiteren Bestimmungen vergl.: „Die Vorschriften der Staatsverwaltung, betreffend das Eisenbahnpersonale", zusammengestellt von Dr. Max Freih. v. Buschmann, 1879.

nicht zugänglich erscheinen, dass der Verkehr auf denselben im Allgemeinen und die Gebrauchnahme seitens Einzelner im Besonderen an streng gegliederte Normen und Formen gebunden ist.

Die Unrichtigkeit der früheren rechtlichen Anschauung wird auch dadurch dargethan, dass die Eisenbahnen jederzeit zu Creditoperationen (Aufnahme von Prioritätsanlehen), und zwar ohne dass dagegen rechtliche Bedenken erhoben worden wären, benutzt wurden. Daraus folgt, dass die Eisenbahnen, trotzdem dass sie als öffentliches Gut von gesetzeswegen zu gelten hatten, im Rechtsleben als Verkehrsobject angesehen wurden, was bezüglich solcher Sachen, welche wirkliches öffentliches Gut sind, nicht möglich wäre. Als Verkehrsobject werden die Eisenbahnen auch von der neueren Gesetzgebung behandelt, wie aus den Motiven zu den Gesetzen über die Anlegung von Eisenbahnbüchern in Oesterreich (vom 19. Mai 1874) und in Ungarn (vom 7. April 1868, Ges.-Art. I) zu entnehmen ist.

Aber auch die Eigenschaft der Eisenbahn als Verkehrsobject ist keine solche, wie sie anderen Sachen zukommt, die Gegenstand des rechtlichen Verkehres sind. Der Besitzübergang von einem Unternehmer an den andern kann nämlich im Hinblicke auf die Regalität nur dann eintreten, wenn dem Uebernehmer die Concession für die Bahn ertheilt oder die Ertheilung der Concession von der Regierung zugesichert worden ist. Der Begriff des Eigenthumsrechtes, wie es an anderen körperlichen oder unkörperlichen Sachen erworben wird, trifft bei Eisenbahnen ebenfalls nicht zu, denn sie sind der Unternehmung im Sinne des bürgerlichen Rechtes nicht zugehörig, es fehlt das wesentlichste Befugniss des Eigenthümers, mit der Substanz einer Sache nach Willkür zu schalten. Die Substanz selbst ist nicht eine körperliche Sache (der Bahnkörper) allein, sondern umfasst untrennbar von dieser auch das Betriebsrecht, da dieses ohne erstere und umgekehrt gar nicht gedacht werden kann.

Der eisenbahnrechtliche Begriff der Substanz bestimmt sich also durch die sachlichen Momente des Unternehmens, welches auf Grund des staatlichen Hoheitsrechtes geschaffen



wird. Daraus folgt, dass diese Substanz dem Bedürfnisse des Staates, das Communicationswesen nach dem öffentlichen Zwecke zu gestalten, unter allen Umständen unterworfen bleiben muss, gleichviel ob der Staat das Hoheitsrecht selbst ausübt oder dessen Ausübung einer Privatunternehmung überlässt.

Diese Thatsache der unveränderlichen Bestimmung, einem Staatszwecke zu dienen, gestattet uns, die Eisenbahnen als einen Theil des „Staatsvermögens" zu bezeichnen, dessen Nutzungen auf Zeit (während der Concessionsdauer) einer Privatunternehmung überlassen werden können.

Was von der Substanz gesagt wurde, gilt auch von dem Eisenbahnzugehör, d. i. allen jenen Dingen, welche für die physische Erfüllung des Zweckes der Bahn erforderlich sind und daher im wirthschaftlichen Sinne von der Bahn trennbar nicht gedacht werden können. Das, was unter Eisenbahnzugehör zu verstehen ist, geht daher über die Vorstellung, welche das bürgerliche Recht an den Begriff des Zugehörs einer beweglichen Sache knüpft, hinaus, da es sich hierbei nicht um das Zugehör einer unbeweglichen Sache allein, sondern um das Zugehör eines ganzen Unternehmens handelt, dessen sichtbares Substrat allerdings eine unbewegliche Sache, der Bahnkörper, ist.

Das Bahnzugehör umfasst demnach nicht blos die auf den Stationen errichteten Gebäude und die an der currenten Strecke erbauten Wächterhäuser, Signalhütten und sonstigen Baulichkeiten, sondern auch das ganze im Besitze einer Unternehmung befindliche Materiale, welches 1. zur Herstellung oder Instandhaltung der Bahn bestimmt ist (Schienen, Schienenbefestigungsmittel, Schwellen, Schotter, Werkzeuge, Maschinen), selbstverständlich jedoch erst dann, wenn es bereits in den örtlichen Bereich der Bahn gebracht ist; 2. zum Betriebe der Bahn gehört, und zwar von diesem sowohl *a)* das in feste Verbindung mit der Bahn gesetzte (liegende Oberbaumaterialien, Signalvorrichtungen, Stationsglocken etc.), als auch *b)* das zum dauernden Gebrauche an Ort und Stelle bestimmte (Bureau-, Magazins-, Werkstätten-Einrichtungsstücke, Krahne, bewegliche Ladevorrichtungen, Sanitätseinrichtungen etc.), als auch das

übrige zum Fahrbetriebe oder in anderer Weise zum Betriebe der Bahn gehörige Materiale (Wagen aller Art, Locomotiven, Zugssignale etc.); ferner Anlagen und Gebäude, welche im Interesse des Betriebes nothwendig oder zu dessen Förderung dienlich sind, wenngleich sie ausserhalb des Bahnkörpers sich befinden (Beamtenwohnhäuser, Kasernen für das Zugbegleitungspersonale, Arbeiterwohnungen etc.). Der Eisenbahnkörper sammt dem Eisenbahnzugehör bilden eine rechtliche Einheit, welche nicht willkürlich zerstört werden kann und nach aussenhin als untheilbares Ganzes zu gelten hat (§ 5 des Gesetzes vom 29. Mai 1874,[1]) § 4 des I. Ges.-Art. vom 7. April 1868).[2])

b) Vom Eigenthumsrechte.

Die Vorstellung, welche sich an den Begriff des bürgerlichen Rechtes vom Eigenthume[3]) knüpft, wornach der Eigenthümer seine Sache nach Willkür benützen oder unbenützt lassen, sie vertilgen, ganz oder zum Theile auf andere übertragen oder unbedingt sich derselben begeben kann, findet im Eisenbahnrechte keine Begründung.

Massgebend für das Recht des Eigenthümers ist nämlich vor Allem nicht sein Wille, sondern die Bestimmung des Objectes für den öffentlichen Zweck, und zwar so lange als dieser Zweck vorhanden ist. Ueber die Bahn selbst kann, soferne die Voraussetzung der Existenz des Unternehmens nicht hinweggefallen, beziehungsweise die Auflassung der Eisenbahn rechtlich nicht begründet ist, bei dem Umstande, als das öffentliche Interesse es fordert, dass eine als nothwendig anerkannte Bahn unausgesetzt betrieben werde, nur in einer Weise verfügt werden, welche die Fortsetzung des Betriebes als gesichert erscheinen lässt.

Die Eisenbahnunternehmung ist daher nur befugt, solche Handlungen vorzunehmen, welche mit dem fortgesetzten Betriebe vereinbarlich sind; sie darf ferner weder den Betrieb eigenmächtig einstellen, noch den Bahnkörper oder das Zugehör

---

[1]) Vergl. Beilage VII, pag. 84.

[2]) Vergl. Beilage VIII, pag. 105.

[3]) Vergl. § 362 a. b. G. B.

zerstören, oder in einer den Betrieb beeinträchtigenden Weise selbst benützen oder Dritten zur Benützung überlassen, noch, wenn es sich um eine Privatbahn handelt, die Eisenbahn selbstständig im Ganzen oder in Ansehung des Betriebes an einen anderen Unternehmer übertragen, da jeder Erwerber der Bahn der Staatsverwaltung die von ihr zu beurtheilenden Garantien für die gesicherte Fortsetzung des Betriebes bieten muss, um die Disposition über die Bahn erlangen zu können; noch einzelne Theile der Bahn, welche zur Eisenbahneinheit gehören, veräussern. In den beiden letzteren Fällen, sowie auch in dem weiteren Falle, dass Vermögensobjecte, welche nicht in die Eisenbahneinheit gehören, mit dieser gemeinsam die Deckung einer Gemeinschuld (Prioritätenschuld) zu bilden haben, bedarf die Eisenbahnunternehmung einer besonderen Zustimmung, und zwar zur Uebertragung der Bahn oder des Bahnbetriebes, wobei die Verpflichtungen gegenüber den Gemeinschuldnern aufrecht bleiben, der Zustimmung der Regierung, ferner zur Uebertragung eines Theiles der Einheit, welche nur dann zulässig erscheint, wenn der zu übertragende Theil für den Betrieb entbehrlich erscheint, (z. B. bei Tracenverschiebung, Einschränkung des Betriebes, Verkleinerung der Stationen etc.) ausser der Genehmigung der Regierung, zur lastenfreien Abtrennung auch noch der Zustimmung der Gemeingläubiger durch einen gemeinsamen Vertreter (Curator), welche durch eine Bestätigung des der Gesellschaft beigegebenen Regierungscommissärs, dass die Sicherheit der Schuld durch die Abtrennung nicht gefährdet werde, ersetzbar ist; endlich dieser letzteren Zustimmung, beziehungsweise Erklärung dann, wenn ein Vermögensobject, welches ausserhalb der Eisenbahneinheit steht, jedoch gemeinschaftlich mit dieser zur Deckung einer Gemeinschuld bestimmt ist, aus diesem Bande gelöst und veräussert werden soll.[1])

---

[1]) § 14 des Gesetzes vom 24. April 1874, R. G. Bl. Nr. 49, „betreffend die gemeinsame Vertretung der Rechte der auf Inhaber lautenden oder durch Indossament übertragbaren Theilschuldverschreibungen und die bücherliche Behandlung der für solche Theilschuldverschreibungen eingeräumte Hypothekarrechte."

Ein von dem Willen der Staatsverwaltung unabhängiges Verfügungsrecht erlangt eine Privat-Eisenbahnunternehmung: 1. gesetzlich, in Ansehung der gesammten vorhandenen körperlichen Vermögensobjecte, also auch solcher, welche in die Eisenbahneinheit gehören würden, nur bei dem Erlöschen der Concession durch den Verfall derselben, wenn der Termin nicht zugehalten wird, welcher für die Vollendung und für die Inbetriebsetzung der Bahn in der Concessionsurkunde ausdrücklich vorgeschrieben worden ist. In diesem Falle bleibt der Unternehmung das erworbene Eigenthum an Grundstücken, Gebäuden etc., jedoch vorbehaltlich einer gesetzlichen Expropriation, welche selbstverständlich in der Regel dann eintreten wird, wenn der von der Unternehmung unvollendete Bau auf Staatskosten vollführt oder die Concession hierzu einer anderen Unternehmung ertheilt wird und die Ausführung nach dem früheren Plane erfolgt;[1]) 2. vertragsmässig, in Ansehung einzelner Vermögensobjecte, selbst wenn sie Gegenstände der Eisenbahneinheit sind, in Folge der Bestimmungen der Concessionsurkunde in den Fällen des Erlöschens der Concession durch Heimfall oder Entziehung bei Nichterfüllung einer concessionsmässigen oder gesetzlichen Verpflichtung trotz vorausgegangener Warnung, dann bei Einlösung der Bahn. Sowohl beim Erlöschen der Concession als auch bei Einlösung der Bahn behält die Unternehmung das Eigenthum des aus eigenem Erträgnisse des Unternehmens gebildeten Reservefonds (ein aus dem Anlagecapitale gebildeter und ganz oder theilweise noch vorhandener Reservefond geht bei dem Erlöschen der Concession ohne Entgelt, bei Einlösung der Bahn gegen Ausbezahlung des Einlösungspreises in das Eigenthum des Staates über) und der ausstehenden Activen, dann jener aus dem eigenen Erträgnisse des Unternehmens errichteten oder erworbenen besonderen Anlagen und Gebäude (Coaks- und Kalköfen, Giessereien, Fabriken von Maschinen und anderen Geräthen, Speicher, Docks, Kohlen- und andere Depots), zu deren Erbauung oder Erwerbung sie von der Staatsverwaltung mit dem ausdrücklichen

---

[1]) Vergl. § 11, lit. *b*, Alinea 2 E. C. G., Beilage III, pag. 43.

Beisatze ermächtigt wurde, dass sie kein Zugehör der Eisenbahn bilden.

Nach den älteren Concessionsurkunden verbleibt der Unternehmung bei dem Erlöschen der Concession die Disposition über die als beweglich bezeichneten Sachen: Locomotiven, Wägen, bewegliche Maschinen, Werkzeuge und andere zur Fortsetzung des Betriebes erforderlichen und geeigneten Einrichtungen und Materialien, nach Abzug einer solchen Quantität, welche der im Anlagecapitale enthaltenen ersten Betriebseinrichtung entspricht;[1]) nach den neueren Concessionsurkunden dagegen geht das gesammte bewegliche und unbewegliche Zugehör, einschliesslich des Fahrparkes und der Materialvorräthe, in das lastenfreie Eigenthum der Staatsverwaltung über. Im Falle der Einlösung der Bahn kommt es bei diesen Gegenständen auf den Willen der Paciscenten bei Bestimmung des Einlösungspreises an; wird auf die vollständige oder nur theilweise Uebernahme derselben seitens der Staatsverwaltung Gewicht gelegt und demnach der Preis entsprechend ermittelt, so geht das Eigenthum an allen Gegenständen, beziehungsweise an dem der Preisbestimmung zu Grunde gelegten Theile derselben gegen Entrichtung des Kaufschillings an die Staatsverwaltung über.

In allen Fällen jedoch, wo eine Eisenbahnunternehmung ein Dispositionsrecht bezüglich aller oder einzelner Gegenstände erlangt, gilt dies nur gegenüber der Staatsverwaltung, während die übrigen (privatrechtlichen) Verhältnisse unberührt bleiben.

Was die noch sonst in Betracht kommenden Fälle des Hinwegfallens einer Eisenbahnunternehmung anlangt, so findet sich darüber weder in den Eisenbahngesetzen noch in den Concessionsurkunden eine Anordnung; es kann jedoch keinem Zweifel unterliegen, dass, soweit öffentliche Fragen sich hieran knüpfen, hierbei entweder die Analogie des Erlöschens der

---

[1]) Zufolge Anordnung des § 5 des Eisenbahnbüchergesetzes (vergl. Beilage VII, pag. 84) gehören auch diese Gegenstände zur bücherlichen Einheit und dürfen daher nicht eigenmächtig von der Unternehmung aus dem Bereiche der Bahn gebracht werden; dagegen ist es zweifellos, dass der Unternehmung das Recht auf volle Entschädigung zusteht.

Concession oder der Einlösung der Bahn in Anwendung gezogen werden kann. Die erstere Analogie wird eintreten, wenn die Eisenbahnunternehmung auf die Concession Verzicht geleistet hat, die zweite wird dann am Platze sein, wenn die Concession durch das Ableben des Einzelunternehmers oder dadurch, dass dieser oder eine Gesellschaft in Concurs verfallen ist, eines zur Ausübung Berechtigten entbehrt. Die rechtliche Auseinandersetzung in Bezug auf die Eigenthumsverhältnisse hat im ersteren Falle mit der Verlassenschaftsmasse, im zweiten Falle mit der Concursmasse zu geschehen; die Gesichtspunkte, nach welchen diese Auseinandersetzung erfolgen soll, werden auch dann massgebend bleiben, wenn die Concession von der Staatsverwaltung etwa weiter verliehen wird, und bleibt es dem neuen Unternehmer überlassen, auch bezüglich jener Gegenstände, welche der früheren Unternehmung zur Disposition stehen, mit dieser, beziehungsweise mit der Verlassenschaftsmasse oder mit der Concursmasse ein Uebereinkommen zu treffen.

Erlischt eine Concession durch Fusion zweier Eisenbahnunternehmungen, so ist für die Uebertragung des Vermögens der aufzulösenden Unternehmung an die andere verbleibende der Vertrag entscheidend; in diesem werden für die Vereinbarungen im Princip dieselben Grundsätze wie bei Auflösung des Unternehmens durch Tod oder Concurs massgebend sein. Zu dem Vertrage wird jedoch ausser der Zustimmung der Regierung, in dem Falle, als Veränderungen an den Eisenbahneinheiten beider Unternehmungen, welche in Wechselwirkung stehen, beabsichtigt sein würden, auch noch jene der Gemein-(Prioritäts-)Gläubiger erforderlich sein. Zur Wahrung der Rechte der Letzteren ist ausser den im Art. 247 des Handelsgesetzbuches[1]) enthaltenen Bedingungen insbesondere nothwendig,

[1]) Art. 247 H. G. B. lautet: „Die Auflösung einer Actiengesellschaft kann nur unter staatlicher Genehmigung erfolgen.

Es kommen bei dieser Auflösung folgende Bestimmungen zur Anwendung:

1. Das Vermögen der aufzulösenden Gesellschaft ist solange getrennt zu verwalten, bis die Befriedigung oder Sicherstellung ihrer Gläubiger erfolgt ist.

dass die Eisenbahneinheiten insolange getrennt behandelt werden als Gemein-(Prioritäts-)Gläubiger vorhanden sind, welche die Deckung ihrer Ansprüche in der einen oder anderen Einheit zu finden haben, es wäre denn, dass ein rechtsgiltig gefasster Beschluss der Gemeingläubiger des einen und des anderen Unternehmens auf Vereinigung der Einheiten vorliegen würde.

Aus der vorangehenden Schilderung der Eigenthumsrechtsverhältnisse der Eisenbahnunternehmungen erhellt, dass in Ansehung der Substanz und des eigentlichen Eisenbahnzugehörs von einem Eigenthumsrechte im civilrechtlichen Sinne des Wortes gar nicht gesprochen werden kann, und dass auch bei dem übrigen Vermögen einer Eisenbahnunternehmung, welches aus dem Unternehmen stammt oder demselben dienstbar ist, das staatliche Hoheitsrecht und der staatliche Eisenbahnzweck von entscheidender Bedeutung ist; dass somit das Eigenthumsrecht ein nach jeder Richtung unvollständiges ist.

Mit Rücksicht darauf, dass Alles, was für die Herstellung, Erhaltung und den fortgesetzten Betrieb des Unternehmens erworben wird, von einer Privatunternehmung nur in Absicht auf die aus dem Unternehmen zu ziehenden Nutzungen in Besitz genommen wird, während das Eigen-

2. Der bisherige Gerichtsstand der Gesellschaft bleibt für die Dauer der getrennten Vermögensverwaltung bestehen; dagegen wird die Verwaltung von der anderen Gesellschaft geführt.

3. Der Vorstand der letzteren Gesellschaft ist den Gläubigern für die Ausführung der getrennten Verwaltung persönlich und solidarisch verantwortlich.

4. Die Auflösung der Gesellschaft ist zur Eintragung in das Handelsregister bei Ordnungsstrafe anzumelden.

5. Die öffentliche Aufforderung der Gläubiger der aufgelösten Gesellschaft (sich bei der Gesellschaft zu melden [Art. 234 H. G. B.]) kann unterlassen oder auf einen späteren Zeitpunkt verschoben werden. Jedoch ist die Vereinigung des Vermögens der beiden Gesellschaften erst in dem Zeitpunkte zulässig, in welchem eine Vertheilung des Vermögens einer aufgelösten Actiengesellschaft unter die Actionäre erfolgen darf" (d. i. in Gemässheit der Anordnung des Art. 245 H. G. B. nach Tilgung der Schulden und nicht eher, als nach Ablauf eines Jahres von dem Tage an gerechnet, an welchem die Bekanntmachung in den hierzu bestimmten öffentlichen Blättern zum drittenmale erfolgt ist.

thumsrecht während der Concessionsdauer kraft des staatlichen Heimfallsrechtes gar nicht ausgeübt werden kann, nach dem Erlöschen der Concession aber an den Staat übergeht, die Wirkung des Eigenthumsrechtes des Staates also gewissermassen sich nicht blos bei dem Erlöschen der Concession, sondern während der ganzen Concessionsdauer äussert, ist das Verhältniss ein ähnliches, wie es nach bürgerlichem Rechte zwischen dem Obereigenthümer und dem Nutzungseigenthümer (z. B. beim Fideicommisse, Erbpacht, Erbzinsverhältniss) besteht.

Verschieden von diesem Verhältnisse, welches dem Eigenthumsrechte im Eisenbahnwesen sein eigenartiges Gepräge giebt, ist das sogenannte Miteigenthum oder gemeinschaftliche Eigenthum, welches dadurch begründet wird, dass zwei oder mehrere Eisenbahnen zur Abwicklung des Verkehres einen gemeinschaftlichen Bahnhof oder eine gemeinschaftliche Bahnstrecke besitzen. Geschaffen wird dieses Miteigenthum vertragsmässig oder auf Grund der Entscheidung der Regierung, wenn die betheiligten Eisenbahnverwaltungen in Folge der Verschiedenheit ihrer Standpunkte zu einer Vereinbarung nicht gelangen können. Als Grundsatz für die Regelung des Rechtsverhältnisses gilt, dass für die Grösse des Antheiles an dem gemeinschaftlichen Eigenthum die factische Benützung und Benützbarkeit durch die eine und die andere Unternehmung entscheidend ist, und dass die Kosten neuer Herstellungen nach Massgabe des Vortheiles, welcher für jede der Unternehmungen erwächst, getheilt werden sollen.

Erworben wird das Eigenthum für Eisenbahnzwecke, d. i. für Anlagen und Anstalten, welche zur Herstellung der Bahn (Bahnkörper, Stationsplateaux, Stationsvorplätze etc.) oder zur völligen Sicherstellung eines ordnungsmässigen Betriebes (Röhrenleitungen und Wasserreservoirs für Wasserstationen, Wasserableitungen etc.) oder zur Beseitigung der Störungen, die Dritten durch den Eisenbahnbau erwachsen (Herstellung von Wegen, Wasserläufen etc.) bestimmt sind, entweder durch Vertrag (Schenkung, Kauf, Tausch etc.) oder durch Enteignung.

Das Vertragsrecht der Parteien ist nach dem Stande der ungarischen Gesetzgebung ein vollkommen freies und wird



selbst im Enteignungsverfahren den Commissionen die Bewirkung eines Ausgleiches zur Pflicht gemacht.[1]) Nach österreichischem Rechte gilt die gleiche Vertragsfreiheit blos hinsichtlich der unter die Bestimmungen des allgemeinen Berggesetzes fallenden Eisenbahnen;[2]) dagegen ist in Ansehung aller anderen Eisenbahnen die Schliessung eines Uebereinkommens, insoferne es sich um die in Folge einer Enteignung zu leistende Entschädigung handelt, in der Regel ausgeschlossen, indem ein solches Uebereinkommen nur dann zulässig ist, wenn *a)* dritte Personen, denen ein Anspruch auf Befriedigung aus der Entschädigung für das enteignete Reale auf Grund ihrer dinglichen Rechte zusteht (Pfandgläubiger, Wohnungsberechtigte, Ausgedinger etc.), nicht vorhanden sind, oder *b)* wenn diese dritten Personen in rechtsgiltiger Form ihre Zustimmung zu dem Uebereinkommen ertheilt haben; oder *c)* wenn, im Falle einer blos theilweisen Abtrennung eines Grundbuchskörpers, das Grundbuchsgericht auf Grund der durch eine vorgenommene Untersuchung gewonnenen Ueberzeugung eine Bestätigung darüber ertheilt, dass ungeachtet der Abtrennung eine Hypothek die dem § 1374 des allgemeinen bürgerlichen Gesetzbuches[3]) entsprechende gesetzliche Sicherheit behält, andere dingliche Rechte aber eine Gefährdung ihrer Sicherheit offenbar nicht erleiden können, oder *d)* wenn der vereinbarte Entschädigungsbetrag mindestens die Höhe der von den Sachverständigen im Entschädigungsverfahren angegebenen Summe erreicht oder im Falle der Verschiedenheit der Gutachten der Sachverständigen den Durchschnitt der angegebenen Beträge bildet.[4])

---

[1]) Vergl. §§ 27, 41, 44 des ungar. Exprop.-Gesetzes (Beilage VI, pag. 69, 73, 74).

[2]) Vergl. § 101 des allg. Berggesetzes vom 23. Mai 1854, R. G. Bl. Nr. 146.

[3]) Die bezügliche Gesetzesstelle lautet: „Niemand ist schuldig, eine Sache, die zur Sicherstellung dienen soll, in einem höheren als dem bei Häusern auf die Hälfte, bei Grundstücken aber und bei beweglichen Gütern auf zwei Drittheile der Schätzung bestimmten Werthe zum Pfande anzunehmen."

[4]) Vergl. §§ 22 und 29 des österr. Enteig.-Gesetzes (Beilage V, pag. 53, 55).

Es soll also nach österreichischem Rechte die Enteignung die Regel für die Erwerbung von Eigenthum für Eisenbahnzwecke bilden.

Müssig wäre es, in die Theorien, welche sich auf den juristischen Charakter der Enteignung beziehen, einzugehen. Nach dem Stande unserer Gesetzgebung bildet die Enteignung ein besonderes Rechtsinstitut, und ist die Entsetzung des Eigenthümers seines Eigenthumsrechtes an einer Sache kraft der staatlichen Souveränetät zu Gunsten eines dem öffentlichen Nutzen dienlichen Unternehmens, welches eine Unternehmung (Staat, Gesellschaft) durchzuführen hat, gegen Ersatz des vollen Werthes der Sache.

Die enteignete Sache geht durch die unter der Autorität der Staatsverwaltung in gesetzmässiger Weise zu vollziehende Inbesitznahme seitens der Unternehmung an das Unternehmen über, und zwar frei von Lasten, welche solcher Natur sind, dass zur Befriedung derselben das Object zwangsweise veräussert werden könnte (Forderungen) (§ 34, Art. 2 und 3 des Enteignungsgesetzes).[1])

Voraussetzung für die Inanspruchnahme einer Sache für Eisenbahnzwecke ist die nachgewiesene und behördlich constatirte Nothwendigkeit des Gegenstandes und des beanspruchten Umfanges der Enteignung zum Zwecke der Herstellung der Bahn und jener Anlagen, welche in Folge derselben oder zur Erreichung des Betriebszweckes erforderlich sind. Bezüglich des Umfanges namentlich, in welchem die Enteignung in Anspruch genommen werden kann, ist ein besonders strenger Massstab anzulegen, für den der Zweck des Bedarfes, das Interesse der Oekonomie im Eisenbahnbaue und die in der Aufgabe des Rechtsstaates gelegene Verpflichtung zur möglichsten Schonung des Eigenthums die Grundlagen zu bilden haben.[2])

Voraussetzung für die Inbesitznahme der enteigneten Sache ist die Leistung der Entschädigung an den seines Eigen-

---

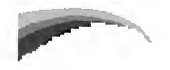
[1]) Vergl. auch die §§ 20, 29 des Eisenbahnbüchergesetzes (Beilage VII, pag. 90, 93).

[2]) Vergl. §§ 2, 11, 16, 17 des österr. Enteig.-Gesetzes (Beilage V, pag. 47, 49, 51).

thums entsetzten Eigenthümer.[1]) Die Enteignung ist unter Festhaltung an dem Grundsatze, dass das Eigenthum nur nach dem Masse des unbedingten Bedarfes entziehbar ist, entweder eine vollständige oder nach dem Umfange des erworbenen Rechtes selbst oder in Bezug auf das Object, oder nach der Dauer des erworbenen Rechtes eine begrenzte.[2])

Es wird nämlich *a)* nach Umständen die gänzliche Entziehung des Eigenthumsrechtes über den Bedarf hinausgehen und das Auferlegen einer rechtlichen Beschränkung des Eigenthumes für den zu erreichenden Zweck genügen; ist z. B. die Eröffnung eines Weges, der in Folge des Bahnbaues nothwendig geworden ist, durch die Bestellung einer Servitut auf einem nachbarlichen Grundstücke möglich, so wird die Enteignung einer Grundfläche zu diesem Zwecke nicht erforderlich sein; *b)* die Enteignung eines ganzen Reales nicht zulässig sein, wenn zu dem Zwecke, der erreicht werden soll, ein Theil desselben ausreicht; *c)* der Eingriff in die Eigenthumssphäre dort, wo der Eisenbahnzweck nicht eine dauernde Einbeziehung des Gegenstandes der Enteignung erheischt, auf eine bestimmte Zeitdauer beschränkbar sein. Die vorübergehende Enteignung, welche in allen Fällen als ausreichend erkannt werden muss, wo es sich um zeitweilige oder mittelbare Verfolgung eines bestimmten, auf die Herstellung, beziehungsweise Inbetriebsetzung der Eisenbahn oder auf die Erfüllung einer aus diesen Titeln resultirenden Verpflichtung abzielenden Zweckes handelt (Herstellung von Neben- und Interimswegen, Niederlegung von Unter-, Ober-, Hochbau- und Bahnausrüstungsmaterialien, Verlegung von Flüssen, Bächen und Gräben, Errichtung von Werkplätzen und Arbeiterhütten etc.). Gebäude und Wohnungsräume sind ausgeschlossen, da selbst dann, wenn Räume für zeitweilige Unterkunft (Kanzleien, Wohnungen der Beamten etc.) zeitweilig hergestellt werden müssen, auch die entsprechenden Vorkehrungen auf Grundflächen getroffen werden und daher auch nur diese in Frage kommen

1) Vergl. § 10 des österr. Enteignungsgesetzes, Beilage V, pag. [illegible].
2) Vergl. §§ 5, 6, 7, 8, 12 des österr. Enteignungsgesetzes, Beilage V, pag. [illegible].



können. In die vorübergehende Enteignung können auch Grundflächen in dem Falle nicht einbezogen werden, wenn die beabsichtigte Benützung zur Ausnutzung und bleibenden wesentlichen Veränderungen der Substanz des Grundstückes (z. B. bei Anlegung eines Steinbruches oder einer Schottergrube) führen würde, weil die Voraussetzung der vorübergehenden Enteignung ist, dass die Benutzbarkeit des enteigneten Gegenstandes nach dem Aufhören der Enteignung die gleiche sei wie vor dem Eintreten derselben. [1])

Die Hauptfragen bei dem Enteignungsrechte beziehen sich 1. auf die Subjecte der Enteignung und die sonstigen Entschädigungsberechtigten; 2. auf das Object der Enteignung; 3. auf die Entschädigung.

Als Subject der Enteignung kommt im activen Sinne der Enteignende (Enteigner), im passiven Sinne der Enteignete in Betracht.

Enteigner oder Enteignender ist die Unternehmung (Staat, Privatgesellschaft), welche das Enteignungsrecht im Interesse des Eisenbahnunternehmens ausübt.

Enteigneter ist Jener, gegen den das Enteignungsrecht ausgeübt wird und der hierdurch seines an das Eigenthumsrecht geknüpften Dispositionsrechtes verlustig wird. Die Entschädigungsberechtigung reicht jedoch über die Enteigneten hinaus und steht allen Jenen zu, welchen durch die Enteignung ein unmittelbarer Nachtheil zugeht, indem die Benützung des enteigneten Gegenstandes aufgehoben oder eingeschränkt wird.

Nach diesen Gesichtspunkten bezeichnet das österreichische Enteignungsgesetz vom 18. Februar 1878 als Enteigneten: *a)* denjenigen, welchem der Gegenstand der Enteignung gehört (Eigenthümer), *b)* denjenigen, welchem ein dem Eigenthumsrechte analoges, in die fremde Rechtssphäre in Fortsetzung des eigenen Eigenthumsrechtes hineinragendes Recht, d. i. ein dingliches Recht an einem Gegenstande der Enteignung zusteht, welches mit dem Eigenthume eines anderen

---

[1]) Vergl. § 3, Alinea 2 des österr. Enteig.-Gesetzes (Beilage V, pag. 47); §§ 16, 17 des ungar. Exprop.-Gesetzes (Beilage VI, pag. 65).

Gegenstandes verbunden ist (Realservitutsberechtigter) (§ 4, Absatz 2).[1]) Entschädigungsberechtigte sind die Nutzungsberechtigten, Gebrauchsberechtigten, Bestandnehmer (Miether und Pächter), deren specielle Ansprüche neben jenen der Enteigneten geltend zu machen sind (§ 5).[2]) Diese Entschädigungsberechtigten können aber auch, und zwar zu vollkommen selbstständigen Enteigneten werden, wenn die Erwerbung des ihnen zustehenden Nutzungs-, Gebrauchs- oder Bestandrechtes der Unternehmung für das Unternehmen nothwendig ist (z. B. zur Gewinnung von Stein- oder Schottermateriale, einer Wasserkraft, einer Fähre etc.). Hypothekarrechte dagegen und andere Lasten (Giebigkeiten, Renten etc.), für welche der Gegenstand der Enteignung zur Befriedigung zu dienen hat, kommen ausser Betracht; denn die Entschädigungssumme, welche der Eigenthümer erhält, bildet das Aequivalent des entzogenen Gegenstandes, und das Pfandrecht an diesem geht in ein Vorzugsrecht bezüglich der Befriedigung aus der Entschädigungssumme über (§ 34).[3])

Die ungarische Gesetzgebung hat von diesem Grundsatze abweichend dem Realservitutsberechtigten nicht die gleiche Stellung wie dem Eigenthümer eingeräumt, sondern den gleichen Platz wie den Miethern, Pächtern und Nutzungsberechtigten angewiesen (§§ 38 und 42 des LV. Gesetzartikels de 1868).[4]) Die Ansprüche aller dieser Berechtigten können sich nur auf die Nutzniessung der Entschädigungssumme, gegen deren Feststellung sie allerdings Einwendungen zu erheben befugt sind, erstrecken. Die Pächter allein haben ausserdem noch das Recht, wegen Pachtaufhebung oder Pachtschillingsnachlass oder Abänderung der Pachtverhältnisse Klage zu führen, wenn in Folge der Expropriirung eines Theiles des Pachtobjectes entweder die Bedingungen des Vertrages nicht erfüllt werden können oder das gepachtete Object eine solche Aenderung erleidet, dass es seiner früheren Bestimmung nicht mehr entspricht (bei

---

[1]) Vergl. Beilage V, pag. 48.
[2]) Vergl. Beilage V, pag. 48.
[3]) Vergl. Beilage V, pag. 57.
[4]) Vergl. Beilage VI, pag. 73.



Enteignung des ganzen Pachtobjects erlischt der Pachtvertrag ipsa lege).

Der Enteigner hat nach dem österreichischen Enteignungsgesetze das Recht: 1. im Interesse der Herabminderung der Entschädigungsleistung für wirthschaftliche Nachtheile, welche dem Enteigneten durch die Anlage der Bahn, beziehungsweise durch die Enteignung eines Theiles seines Besitzthumes erwachsen, zum Gebrauche des Enteigneten die Ausführung einer Anlage, beziehungsweise, wenn dieselbe in mehrfacher Weise erfolgen kann, die Wahl unter diesen Arten sich vorzubehalten (Herstellung eines Weges, einer Durchfahrt, einer Brücke, eines Steges, einer Rampe etc.). Die Voraussetzung für dieses Recht ist, dass die Eisenbahnunternehmung nicht schon von gesetzeswegen (§ 10, lit. *b* des E. C. G.)[1]) verpflichtet ist,[2]) eine solche Anlage im öffentlichen Interesse herzustellen; 2. den Vollzug der Enteignung, d. i. die Uebergabe des Gegenstandes der Enteignung in den Besitz, nöthigenfalls im Zwangswege zu verlangen. Der zwangsweise Vollzug kann nur dann eintreten, wenn die Eisenbahnunternehmung nachweist, dass sie ihren Verpflichtungen in Ansehung der Entschädigung nachgekommen sei;[3]) 3. innerhalb eines Jahres nach dem Eintritte der Rechtskraft eines Enteignungserkenntnisses von der Enteignung zurückzutreten und die Aufhebung des Enteignungserkenntnisses zu begehren, insolange die Enteignung nicht vollzogen oder die Feststellung der Entschädigung nicht erfolgt ist, beziehungsweise zur Ermittlung der Entschädigung seitens der Eisenbahnunternehmung noch kein Schritt unternommen worden ist.[4])

Das ungarische Enteignungsgesetz räumt dem Enteigner die sub 1 und 3 genannten Rechte nicht ein, dagegen erweitert es das sub 2 erwähnte Recht dahin, in von der Regierung als dringlich erkannten Fällen mit den Bauarbeiten (Veränderungen an Gebäuden ausgenommen) auch vor Beendigung des

---

[1]) Vergl. Beilage III, pag. 40.
[2]) Vergl. § 27 des österr. Enteig.-Gesetzes (Beilage V, pag. 55).
[3]) Vergl. § 35 des österr. Enteig.-Gesetzes (Beilage V, pag. 58).
[4]) Vergl. § 37 des österr. Enteig.-Gesetzes (Beilage V, pag. 58).

Enteignungsverfahrens und vor Feststellung der Entschädigung, nach gerichtlicher Hinterlegung des dreissigfachen Betrages des im Steuerbuche von dem in Bearbeitung zu nehmenden Terrain angenommenen Reinerträgnisse [1]) zu beginnen; und berechtigt den Enteigner weiter, die Entschädigung statt in Baargeld durch Abtretung einer Realität anzubieten. Die Verpflichtungen des Enteigners beziehen sich sowohl nach österreichischem, wie nach ungarischem Rechte auf die Leistung der Entschädigung oder Sicherstellung derselben, und auf die Zahlung von Zinsen vom Fälligkeitstage der Leistung an.

Dem Enteigneten steht sowohl nach dem österreichischen, als auch nach dem ungarischen Enteignungsgesetze 1. das Recht auf Vertheidigung seines Eigenthumsrechtes und Geltendmachung von Thatsachen zu, welche gegen die Abtretungspflicht sprechen; [2]) 2. das Recht auf volle Entschädigung der durch die Enteignung bewirkten vermögensrechtlichen Nachtheile, sowie auf Leistung einer Sicherstellung für die Werthverminderung, in Ansehung welcher nach dem Aufhören einer vorübergehenden Enteignung Ersatz zu leisten ist; [3]) 3. Sicherstellung für alle Entschädigungen zu fordern, welche nicht sofort ermittelt werden können, beziehungsweise nicht sofort zu leisten sind; dieses Recht kann jedoch nur gegenüber den Privatunternehmungen geltend gemacht werden; dem Staate kommt sein natürlicher Credit zu statten. [4])

Nach österreichischem Rechte hat der Enteignete weiter das Recht: 4. die Eisenbahnunternehmung zur Leistung der Entschädigung vierzehn Tage nach Ermittlung derselben nebst Verzugszinsen, beziehungsweise zur Leistung der Sicher-

---

[1]) Vergl. § 30, lit. *c* des ungar. Exprop.-Gesetzes (Beilage VI, pag. 71).

[2]) Vergl. §§ 14, 15, 18 des österr. Enteig.-Gesetzes (Beilage V, pag. 51); §§ 25, 27, 28 des ungar. Exprop.-Gesetzes (Beilage VI, pag. 58, 69, 70).

[3]) Vergl. §§ 4, 6, 9, 10 des österr. Enteig.-Gesetzes (Beilage V, pag. 48, 49); §§ 31, 32, 81, 82 des ungar. Exprop.-Gesetzes (Beilage VI, pag. 71, 82).

[4]) Vergl. § 10 des österr. Enteig.-Gesetzes (Beilage V, pag. 49); § 82 des ungar. Exprop.-Gesetzes (Beilage VI, pag. 82).

heit auf dem Wege der Execution zu verhalten;[1]) 5. nach Ablauf eines Jahres nach Eintritt der Rechtskraft des Enteignungserkenntnisses, wenn die Enteignung nicht vollzogen ist, die Aufhebung desselben zu verlangen oder um die gerichtliche Feststellung der Entschädigung einzuschreiten;[2]) 6. die Einlösung eines zur vorübergehenden Benützung überlassenen Grundstückes zu begehren, wenn die Benützung länger als sechs Monate nach dem Zeitpunkte der Betriebseröffnung oder, falls die Abtretung zur Benützung erst nach der Betriebseröffnung stattfand, länger als zwei Jahre dauert.[3]) Dagegen kann die Enteignung auf Objecte, welche nicht den Gegenstand eines Enteignungserkenntnisses, somit für das Unternehmen nicht als nothwendig erkannt worden sind, nur im gegenseitigen Einvernehmen des Enteigners und des Enteigneten ausgedehnt werden.[4])

Nach ungarischem Rechte hat der Enteignete ausser den oben bezeichneten Rechten folgende weitere Rechte: 4. bei theilweiser Enteignung die Einlösung des Restes des Grundstückes oder des ganzen Besitzes zu verlangen, wenn durch die Enteignung blos ein Viertel erübrigt, oder ein Gebäude und dessen Zugehör nicht mehr dem früheren Zwecke gemäss verwendet werden kann, oder der Betrieb des früheren Geschäftes unmöglich wird, oder der übrigbleibende Theil nicht mehr seiner früheren Bestimmung gemäss benutzbar ist, oder ein Intravillangrund mit Servituten belastet werden soll, oder eines mit denselben verbundenen Rechtes oder eines mit denselben verbundenen industriellen Betriebes entweder ganz beraubt oder dessen Fortsetzung doch bedeutend kostspieliger gemacht würde;[5]) 5. die expropriirte Realität gegen Rückgabe der Entschädigungssumme zurückzufordern und zugleich für etwa verursachte Deteriorationen Schadenersatz zu fordern, wenn das Unternehmen innerhalb der zum Baue ge-

---

[1]) Vergl. § 36 des österr. Enteig.-Gesetzes (Beilage V, pag. 58).

[2]) Vergl. § 37 des österr. Enteig.-Gesetzes (Beilage V, pag. 58).

[3]) Vergl. § 3, Alinea 3 des österr. Enteig.-Gesetzes (Beilage V, pag. 47).

[4]) Vergl. § 26 des österr. Enteig.-Gesetzes (Beilage V, pag. 55).

[5]) Vergl. §§ 15, 17 des ungar. Exprop.-Gesetzes (Beilage VI, pag. 65).

statteten Frist nicht in Angriff genommen worden ist; 6. das Rückkaufsrecht bezüglich der von dem expropriirten Complexe nach Beendigung des Unternehmens übrigbleibenden Theile, welche die Unternehmung zur Veräusserung gelangen lässt. Der Enteignete kann im Falle der Ausübung seines Vorkaufsrechtes für die mittlerweilige Deteriorirung des Objectes eine Entschädigung, beziehungsweise einen Preisnachlass bei Rückerstattung des Entschädigungspreises fordern, während der Enteigner für Meliorationen oder Wertherhöhung keinen höheren Preis zu verlangen, sondern blos berechtigt ist, eigene Pflanzungen oder anderweitige Gegenstände, welche, ohne der Realität Schaden zuzufügen, entfernt werden können, binnen 90 Tagen wegräumen zu lassen.[1])

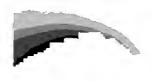
Die Verpflichtungen des Enteigneten bestehen sowohl nach österreichischem als auch nach ungarischem Rechte darin, dass 1. der Enteignete das Object der Enteignung nach dem Eintreten der gesetzlichen Voraussetzungen für das Unternehmen abzutreten hat, beziehungsweise die als nothwendig erkannten Einschränkungen seines Eigenthumsrechtes sich gefallen lassen muss;[2]) 2. der Enteignete sich jeder über die Fortsetzung des ordentlichen Wirthschaftsbetriebes hinausgehenden Veränderung an dem Gegenstande der Enteignung zu enthalten hat, soweit nicht etwa eine gegentheilige Vereinbarung getroffen wurde, oder soweit es sich nicht um Verfügungen handelt, welche zur Erhaltung des Gegenstandes der Enteignung nothwendig und unaufschieblich erscheinen, sobald die formale Grundlage der Enteignung fixirt ist.[3])

Was das Object der Enteignung anbelangt, so folgt zunächst aus dem allgemeinen Satze, dass die Erbauung und Inbetriebsetzung, respective Inbetrieberhaltung einer Eisenbahn,

[1]) Vergl. §§ 64—70 des ungar. Exprop.-Gesetzes (Beilage VI, pag. 78 und 79).

[2]) Vergl. § 35 des österr. Enteig.-Gesetzes (Beilage V, pag. 58); § 61 des ungar. Exprop.-Gesetzes (Beilage VI, pag. 77).

[3]) Vergl. § 19 des österr. Enteig.-Gesetzes (Beilage V, pag. 52); § 37 des ungar. Exprop.-Gesetzes (Beilage V, pag. 72).



welche von der Staatsverwaltung als gemeinnützig, respective im öffentlichen Interesse als nothwendig erkannt wurde, dem Einzelwillen gegenüber unbedingt ermöglicht werden muss, dass sich die Enteignung auf jedes wie immer geartete Privatrecht bezieht, welches etwa der Schaffung des Eisenbahnunternehmens entgegenstände. Hieraus können folgende Grundsätze abgeleitet werden: 1. Nicht nur das Eigenthumsrecht an Grund und Boden sammt Allem, was damit in Verbindung steht, sondern jedes andere dingliche Recht, welches als Ausfluss des Eigenthumsrechtes zu betrachten ist (Activservitut), ist der Enteignung unterworfen. Ebenso können andere Rechte an Sachen, wie Nutzungs-, Gebrauchs- und Bestandrechte, von der Enteignung erreicht werden, wenn deren Erwerbung selbstständig und ohne Rücksicht auf das Object, an dem sie zustehen, im Interesse des Unternehmens angestrebt werden muss. Persönliche Rechte werden dagegen in der Regel keinen Gegenstand einer Enteignung zu bilden haben, da sie der sachlichen Unterlage entbehren. Ist jedoch das persönliche Recht ein auf einem ausnahmsweisen Verhältnisse beruhendes, ein Privilegium, welches als Bestandtheil des Vermögens aufzufassen ist, so unterliegt es keinem Zweifel, dass auch dieses Recht im Collisionsfalle den Gegenstand einer Enteignung bilden müsste. 2. Es begründet keinen Unterschied, ob das für das Eisenbahnunternehmen erforderliche Gut Staats-, Gemeinde- oder Privateigenthum ist. 3. Die Eigenschaft der Unveräusserlichkeit eines Gutes, welche auch nur auf der Aeusserung eines Einzelwillens beruht und blos die Dispositionsfähigkeit des Besitzers des Gutes beschränkt, ohne dass die übrigen privatrechtlichen Eigenschaften des Gutes verloren gingen, muss ebenfalls dem Enteignungsrechte weichen, gleichviel, ob die Unveräusserlichkeit auf einer gesetzlichen Anordnung, auf einer Vertragsbestimmung oder auf einer letztwilligen Verfügung beruht; Fideicommisse sind trotz ihrer durch das Gesetz als unveräusserliches Gut einer Familie bezeichneten Eigenschaft expropriirbar; res sacrae (z. B. Friedhöfe) können, den rituellen Formen, welche zu der Entheiligung nöthig sind, unpräjudicirlich, in die Enteignung ganz oder theilweise einbezogen werden.

Aus dem weiteren Satze, dass für die Enteignung einer Sache die anerkannte, im öffentlichen Interesse gelegene Nothwendigkeit entscheidend ist, folgt weiter, dass die Enteignung selbst solcher Gegenstände eintreten kann, welche bereits für ein anderes Unternehmen im Wege der Enteignung erworben worden sind, wenn dem nachfolgenden Unternehmen eine anerkannte erhöhte öffentliche Nützlichkeit innewohnt. Localbahnen, Schleppbahnen, Bergwerksbahnen (die übrigens ohnehin nur Theile des Bergwerkseigenthumes und vorwiegend privatrechtlichen Charakters sind) können, wenn ihre Linien in die Trace einer Hauptbahn fallen, zweifelsohne enteignet werden; ebenso unterliegt es keinem Zweifel, dass selbst einzelne zwischenliegende Theile einer Hauptbahn zur Verbindung zweier getrennter Linien eines dritten Unternehmens bei vorwaltendem öffentlichen Interesse der Enteignung zu Gunsten des letzteren unterzogen werden können.

Diese Grundsätze wird sich die Erkenntnissbehörde in jedem concreten Falle vor Augen zu halten haben. Bestimmte Normen, wie sich zu benehmen sei, ist bei der Mannigfaltigkeit der Momente, die bei der Beurtheilung des Falles an sich und in ihrem Verhältnisse zu dem zu erreichenden Zwecke in Betracht zu ziehen sind, nicht möglich und fordert der öffentliche Nutzen das freieste Ermessen der entscheidenden Behörde.

Ebenso wenig lassen sich die Gegenstände erschöpfend aufzählen, welche der Enteignung im gegebenen Falle zu unterziehen sind; ausschlaggebend kann nur die unabweisliche Nothwendigkeit ihrer Erwerbung für Eisenbahnzwecke sein.

Wenn das ungarische Expropriationsgesetz[1]) verfügt, dass Gegenstand einer Expropriation nur eine unbewegliche Sache sein kann, und dass die Concession für das Unternehmen nicht blos das Expropriationsrecht auf den unbedingt erforderlichen Grund und Boden, sondern auch auf die zur Herstellung der nöthigen Materialien, als: Steine, Schotter, Sand, Erde, Ziegel und zur Ableitung des Wassers erforderlichen Plätze, sowie auf die dahin führenden Wege giebt, so unterliegt es gleichwohl keinem Zweifel, dass auch diese Objecte nur exem-

[1]) Vergl. § 9 des ungar. Exprop.-Gesetzes (Beilage VI, pag. 63).

plificativ aufgezählt erscheinen, und dass im Bedarfsfalle auch andere Gegenstände der Enteignung unterworfen sind, ebenso wie nach österreichischem Rechte,[1]) welches gesetzlich nur jene Gegenstände bezeichnet, welche „insbesondere" der Enteignung unterliegen, und bei welchen es mit Rücksicht auf ihre Wichtigkeit für Eisenbahnzwecke und auf die Regelmässigkeit des Bedarfes oder auf die Collision mit Bestimmungen anderer Specialgesetze erforderlich erscheint, die Expropriirbarkeit ausser alle Anfechtung zu stellen.

In dieser Beziehung führt das Enteignungsgesetz vom 18. Februar 1878 an:

1. Die Inanspruchnahme von Grundstücken. Das Enteignungsrecht wird im Falle dauernden Bedarfes der Grundstücke für die Herstellung der Bahn und die Erfordernisse des seinerzeitigen Betriebes und Verkehres eintreten: *a)* zum Zwecke der Herstellung des Bahnkörpers und dessen Sicherung (Stützmauern, Böschungen, Uferschutz, Murschützen, Schneedämme), zur Herstellung der Wächterhäuser und Signalhütten, des Bahnhofplanums und der damit im Zusammenhange stehenden Gebäude (Personenaufnahmsgebäude, Waarenmagazine, Locomotiv- und Wagenremisen, Wasserstationsgebäude, Kasernen für die Unterbringung des zum executiven Betriebsdienste bestimmten Personales); *b)* zum Zwecke der Herstellung der Nebenanlagen, als: Parallel- und Ersatzwege, Ueber-, Unter- und Zufahrten, Einfriedungen und andere Anlagen, welche im öffentlichen Interesse von der Unternehmung aus Anlass der Ausführung der Bahn herzustellen sind und daher unmittelbar mit dem Bahnbaue im Zusammenhange stehen; *c)* zum Behufe der Ablagerung des bei der Aushebung von Einschnitten oder Bohrung von Tunnels nicht fortschaffbaren und verwendbaren Materiales; *d)* in Absicht auf die Materialgewinnung (Schüttungsmaterial für Dämme, Rohmaterial für Kunstbauten, Schottermaterial für die Oberbaubettung).

2. Die Inanspruchnahme von Quellen und anderen Privatgewässern, da die Erwerbung von nicht öffentlichen Wässern zur Lösung der Frage der Wasserbeschaffung, welche für die

[1]) Vergl. § 2 des österr. Enteig.-Gesetzes (Beilage V, pag. 47).

Leistungsfähigkeit einer Eisenbahn von hervorragendster Bedeutung ist, in den allermeisten Fällen sich als das einzige Mittel ergiebt, und die Wasserrechtsgesetze mit ihren Bestimmungen in dieser Beziehung nicht ausreichen, nachdem sie eine Enteignung blos an fliessenden Privatgewässern und nur insoweit gestatten, als sie der Eigenthümer nicht selbst benöthigt und innerhalb einer von der Behörde zu bestimmenden Frist auch nicht benützt.

3. Das Recht auf Beschränkung des Eigenthumsrechtes, wenn damit das Auslangen gefunden werden kann.

Diese Beschränkung kann geschehen, indem *a)* dem Eigenthümer die Einräumung von Servituten und anderen dinglichen Rechten an unbeweglichen Sachen (Recht, Steine zu brechen, Wasserleitung zu benützen), sowie die Abtretung, Einschränkung oder Aufhebung derartiger und solcher Rechte, deren Ausübung an einen bestimmten Ort gebunden ist (locale Privilegien, z. B. das ausschliessliche Recht einer Unternehmung, einen Fluss in einer bestimmten Strecke zu überbrücken oder vor jeder Ueberbrückung gewahrt zu haben), oder *b)* die Duldung von Vorkehrungen an einem Grundstücke (feuersichere Eindeckung, Bannlegung der Wälder) oder, sofern es sich um das Bergwerkseigenthum handelt, an einem Bergbaue (Bergbaubetriebsbeschränkungen, z. B. Stehenlassen von Schutzpfeilern, Einhaltung von Schutzstreifen etc.) auferlegt werden. Bei solchen Vorkehrungen wird jedoch vorausgesetzt, dass die neu hinzutretende Eisenbahnanlage thatsächlich die Ursache ist, dass sie getroffen werden müssen, und dass der Eigenthümer nicht schon eine allgemeine Verpflichtung zur entsprechenden Einrichtung hat, welche in den Polizeivorschriften begründet ist, in welchem Falle dem Eigenthümer keinerlei Anspruch auf Entschädigung zusteht, derselbe hierzu vielmehr durch die Staatsverwaltung zwangsweise verhalten werden kann.

Die ungarische Gesetzgebung widmet im Enteignungsgesetze den feuersicheren Herstellungen detaillirte Bestimmungen, welche die Sicherung sowohl der im öffentlichen Interesse zu errichtenden Bahngebäude als auch der Interessen der Privaten gegen Feuersgefahr durch die Verkehrsmittel bezwecken. Nach denselben ist der Expropriationsentwurf derart zu verfassen,



dass die Entfernung der Eisenbahnlinien oder des Umfanges des Bauterrains *a)* von den mit feuersicherem Materiale gedeckten Gebäuden wenigstens 6 Klafter, *b)* von den mit Schindeln oder Brettern gedeckten Gebäuden wenigstens 15 Klafter, *c)* von den mit Rohr und Stroh gedeckten mindestens 40 Klafter, *d)* von Scheuertennen und den zur Bereitung oder Verwahrung leicht entzündbarer Stoffe dienenden Gebäuden wenigstens 50 Klafter beträgt. Sprechen gegen die Anfertigung des Expropriationsplanes in dieser Weise Terrainschwierigkeiten oder allzu grosse finanzielle Opfer, so sind die in die angegebenen Radienentfernungen hineinfallenden Gebäude diesen Principien gemäss, wenn dies ohne Beschädigung derselben zu bewerkstelligen ist, mit feuersicheren Dächern zu versehen, oder wenn die Umgestaltung nicht möglich ist, einzulösen, beziehungsweise als Enteignungsobjecte anzusehen (§§ 18 bis 20).[1])

Das österreichische Enteignungsgesetz dagegen enthält in Ansehung der Vorkehrungen, welche in Folge der Herstellung einer neuen Eisenbahnanlage an den bestehenden Privatgebäuden nothwendig werden und die Verbesserung des Zustandes derselben, beziehungsweise deren Sicherung gegen die aus dem Betriebe erwachsende Feuersgefahr bezwecken, keine Anordnungen. Die hierauf bezugnehmenden Bestimmungen wurden im Verordnungswege (§ 25 der Verordnung vom 25. Januar 1879, R. G. Bl. Nr. 19)[2]) getroffen, beschränken sich jedoch auch nur auf die Aufstellung einiger Grundsätze, und zwar:

1. Als Feuerrayon gilt der Raum, den ein fictives Dach darstellt, welches in einem Verhältnisse von 1:3 geneigt ist, eine Breite von 30 Meter von der Geleisemitte an auf jeder der beiden Bahnseiten hat und dessen First 10 Meter über die Schienenoberkante in der Geleisemitte hinläuft. 2. Innerhalb des Feuerrayons sind an Gebäuden Holz- und Strohdächer ausgeschlossen, Bretter- und Blockwände nur dann zulässig, wenn sie mit einem Mörtelanwurfe versehen sind. 3. Fällt bei kleinen Gebäuden nur ein Theil der Dach- oder Wandflächen

---

[1]) Vergl. Beilage VI, pag. 66.

[2]) Vergl. Beilage IX, pag. 131.

in den Feuerrayon, so ist je nach dem Flächenverhältnisse und den localen Umständen die ganze Dach- oder Wandfläche feuersicher herzustellen oder unverändert zu belassen. 4. Handelt es sich um grössere Dachflächen, so sind die Grenzlinien der neuen Eindeckung entweder mit dem First oder mit dem Giebel parallel zu ziehen. 5. Riegelwandbauten mit ausgemauerten Feldern sind als feuersichere Herstellung anzusehen; Dachpappe gilt zwar als feuersicheres Eindeckungsmaterial, ist jedoch zur Verwendung bei Wohn- und solchen Gebäuden, welche zur Aufbewahrung von Lebensmitteln und Futtervorräthen dienen, nur bei vorhandener Zustimmung des Besitzers gestattet. 6. Innerhalb des Feuerrayons sind Erleichterungen (z. B. die Anwendung von Schindeldächern statt harter Bedachung) zulässig, wenn dieselben mit Rücksicht auf die herrschende Windrichtung und die sonstigen localen Verhältnisse statthaft erscheinen.

In Ansehung des Objectes der Enteignung divergirt die ungarische Gesetzgebung von der österreichischen noch nach der Richtung, dass nach dem ungarischen Expropriationsgesetze Gebäude, Wasserwerke oder andere auf den zu expropriirenden Gründen liegende unbewegliche Appertinenzien nie theilweise, sondern nur im Ganzen der Expropriation unterzogen werden können,[1]) während nach dem österreichischen Enteignungsgesetze die Ausübung des Enteignungsrechtes in dieser Hinsicht nicht beschränkt ist und namentlich auch in Beziehung auf das Zugehör eines Gegenstandes der Enteignung stattfinden kann, die wie immer gearteten Nachtheile aber, welche aus der theilweisen Enteignung für den Eigenthümer entstehen, lediglich wie andere Schäden, welche durch die Enteignung hervorgerufen werden, durch die Entschädigung auszugleichen sind.[2])

Die Entschädigungspflicht der Eisenbahnunternehmung ist auf den Grundsatz, dass die Staatsverwaltung zum Schutze des Eigenthumsrechtes verpflichtet ist, — und auf den weiteren Grundsatz zurückzuführen, dass die im Interesse

---

[1]) Vergl. § 16 des ungar. Exprop.-Gesetzes (Beilage VI, pag. 65).

[2]) Vergl. §§ 2, 4, 6 des österr. Enteig.-Gesetzes (Beilage V, pag. 47, 48).

der Allgemeinheit nöthige Beeinträchtigung des Eigenthumsrechtes für den von der Enteignung betroffenen Einzelnen keinen materiellen Verlust im Gefolge haben soll.

Principiell stehen die österreichische wie die ungarische Gesetzgebung auf demselben Standpunkte, Unterschiede ergeben sich jedoch bei der juristischen Durchführung des Principes in den besonderen Bestimmungen.

Das österreichische Enteignungsgesetz fordert, dass im Falle der Nothwendigkeit der Entziehung oder Einschränkung des Eigenthums der Eigenthümer den vollen Ersatz dessen, was ihm entzogen wurde, erhalte, d. h. dass ihm die vollständige, dem § 365 des allgemeinen bürgerlichen Gesetzbuches [1]) entsprechende Schadloshaltung, welche ihn den abgetretenen Gegenstand vermissen oder die auferlegte Einschränkung verschmerzen lässt, zu Theil werde (§ 4).[2])

Die Schadloshaltung muss sich demnach auf jeden wirklichen Nachtheil beziehen, der durch die Entziehung oder Beschränkung des Eigenthumsrechtes am Vermögen zugefügt worden ist. Damit ist einerseits der Begriff der vollen Genugthuung, welche eine böse Absicht oder eine auffallende Sorglosigkeit voraussetzt, ausgeschlossen, andererseits aber auch ausgesprochen, dass die Eisenbahnunternehmung nicht ersatzpflichtig ist für Verhältnisse und Anlagen, welche der Enteignete erst zu einer Zeit, wo ihm die bevorstehende Enteignung bereits bekannt war, in der Absicht geschaffen hat, um sie als Grundlage für die Erhöhung der Entschädigungsansprüche zu benützen, ferner dass für die Höhe der zu leistenden Entschädigung ohne Einfluss bleiben: der Werth der besonderen Vorliebe, weil derselbe einer allgemeinen Werthmessung (Schätzung) nicht unterliegt, dann eine Wertherhöhung, welche der Gegenstand der Enteignung aus der Anlage der Eisenbahn erfährt (Erstehung von Baugründen, Depotplätzen u. s. w. an Stelle von Wiesen, Aecker u. dgl.), weil eine solche nicht Ausfluss eines positiven Rechtes und blos darauf zu sehen ist,

[1]) Die Gesetzesstelle lautet: „Wenn es das allgemeine Beste erheischt, muss ein Mitglied des Staates gegen eine angemessene Schadloshaltung selbst das vollständige Eigenthum abtreten."

[2]) Vergl. Beilage V, pag. 48.

dass der Enteignete an seinem Vermögen, d. i. an dem wirthschaftlichen Zustande im Zeitpunkte, wo die Enteignung eintritt, keinen Schaden leide, etwaige in der Zukunft liegende Vortheile aber mit dem wahren Vermögensstande nichts gemein haben (§ 7).[1])

Es ist ferner über jeden Zweifel gestellt, dass die Entschädigungspflicht der Eisenbahnunternehmung keine Anwendung finden kann auf Verhältnisse, welche nicht direct durch die Enteignung berührt, sondern durch die Concessionirung des Unternehmens oder durch den Bau der Eisenbahn, beziehungsweise durch den Bestand der Bahn selbst schon in schädigender Weise in Mitleidenschaft gezogen werden (Wirths- oder Schankgeschäfte, Gewerbe an frequenten Heerstrassen, Transportunternehmungen etc.) und durch die entstehende Eisenbahn, sowie durch die Veränderungen, die deren Inbetriebsetzung im Gefolge hat, leiden.

Die einzelnen Arten der Nachtheile, welche in Betracht kommen können, taxativ aufzuzählen, würde kaum bezwingbaren Hindernissen begegnen; ebenso wenig könnte ein Entschädigungsschema, beziehungsweise eine vollständig zutreffende Uebersicht der zu beachtenden Grundsätze aufgestellt werden. — Oertliche Verhältnisse, besondere Anlagen, eigene Art der Bewirthschaftung oder Benützung, Verwendung des Gegenstandes zum wirthschaftlichen oder industriellen Betriebe, der gestörte örtliche und ökonomische Zusammenhang des Besitzes, die Entwerthung des bei theilweiser Enteignung zurückbleibenden Theiles des Grundbesitzes, die Folgen der Beschränkung des Eigenthumsrechtes auf die Werthverhältnisse im Allgemeinen, auf den Realcredit im Besonderen, die Nachtheile aus dem Entgange der eigenen Bewirthschaftung bei vorübergehender Einräumung zur Benützung, die Mitentschädigung persönlicher Berechtigter werden im concreten Falle den sogenannten gemeinen oder üblichen Werth des Gegenstandes mehr oder minder zu modificiren geeignet sein.

Das Enteignungsgesetz hat sich daher auch begnügt, speciell blos die theilweise Enteignung eines Grundbesitzes in's

---

[1]) Vergl. Beilage V, pag. 48.

Auge zu fassen und anzuordnen, dass bei der Ermittlung der Entschädigung nicht nur auf den Werth des abzutretenden Grundstückes, sondern auch auf die Verminderung des Werthes, welche der zurückbleibende Theil des Grundbesitzes erleidet, Rücksicht zu nehmen ist.[1])

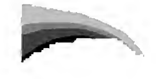
Aber naturgemäss lassen sich gewisse allgemeine materiell rechtliche Gesichtspunkte für gewisse Formen, welche die Enteignungsfragen in Folge regelmässig wiederkehrender Thatsachen annehmen, erkennen. Solche Gesichtspunkte ergeben sich allerdings in hervorragender Weise nur bei der Entziehung des Eigenthums an Grund und Boden, wo es sich blos um Verhältnisse handelt, die mehr oder weniger in die Augen fallen. Beim Grundeigenthümer kann nämlich — wie bereits erörtert — die Inanspruchnahme seiner Rechtssphäre eigentlich nur in zweifacher Weise erfolgen. Besteht das Opfer, das der Grundeigenthümer zu Gunsten eines Eisenbahnunternehmens zu bringen hat, in der Belastung des Eigenthums mit einer Servitut, so wird die Entschädigung zunächst durch die Differenz des Werthes des Objectes vor der Enteignung und des Werthes, der sich nach Auflastung der Servitut herausstellt, bestimmt werden. Die Natur und der Umfang der Servitut bilden bei der Werthbestimmung, beziehungsweise bei der Untersuchung, um wie viel eine Werthverminderung eingetreten ist, den Hauptfactor. — Tritt dagegen eine vollständige Enteignung ein, so bezieht sich dieselbe entweder auf einen ganzen Grundbesitz oder eine Parcelle desselben. Im ersteren Falle wird dem Eigenthümer zu ersetzen sein: 1. der Werth des enteigneten Bodens nach Massgabe der Grösse, Beschaffenheit und Lage des Grundstückes zur Zeit der Durchführung der Enteignung. Ueber denselben werden die in einer gewissen Durchschnittsperiode (etwa 5 bis 10 Jahre) in Ansehung gleichartiger Realitäten erzielten Preise bei Kaufcontracten oder executiven Versteigerungen die nöthigen Anhaltspunkte bieten; 2. der Werth der auf dem expropriirten Grunde befindlichen Anlagen; hierher gehören: *a)* die Gebäude, und zwar nach der Lage und Ertragsfähigkeit im Allgemeinen, nach ihrer Widmung (z. B.

[1]) Vergl. § 6 des österr. Enteig.-Gesetzes (Beilage V, pag. 48).

zu einem bestimmten Geschäfte) insbesondere; *b)* alle hierzu gehörigen Pertinenzen, als: Steinbrüche, Wasserleitungen etc.; *c)* der Werth der Anpflanzungen, sowie der hängenden und stehenden Früchte, welche in Folge der eintretenden Enteignung nicht mehr bezogen werden können. (Nach dem ungarischen Enteignungsgesetze sind jedoch die auf dem zu enteignenden Grunde vorfindlichen hängenden Früchte, Anpflanzungen, sowie andere bewegliche Gegenstände bei Bestimmung der Expropriationssumme nicht einzurechnen [§ 33],[1]) sondern Gegenstand einer besonderen Schadloshaltung); *d)* die mit dem expropriirten Grundstücke verbundenen Realberechtigungen (Propinationsrecht, radicirte Gewerbe etc.) und Activservituten, welche selbstverständlich auf den Exproprianten übergehen; dabei macht es natürlich keinen Unterschied, ob die Bahnunternehmung in die Lage kommt, hiervon Gebrauch zu machen oder nicht; 3. der ausserordentliche besondere Werth, welchen der Gegenstand für den Expropriaten hatte, sofern nicht der Werth als Affectionswerth, Werth der reinen Vorliebe erscheint. Es wird demnach in Betracht kommen können: *a)* der Werth der besonderen Annehmlichkeit (Villa in ruhiger Lage mit schöner Aussicht) und Bequemlichkeit (Holzlegestätten in der Nähe bewohnter Ortschaft oder am Flusse); *b)* der Werth, den das Grundstück durch seine Verbindung mit den übrigen Grundstücken hat (Arrondirung); *c)* der Werth, der sich aus der besonderen Eigenschaft der Realität für eigengeartete Zwecke ergiebt (Benützbarkeit zu Curzwecken); *d)* der Gewinn, welcher aus bereits getroffenen Anstalten und Vorkehrungen, oder nach der Natur des Gegenstandes zur Zeit der Expropriation bereits erwartet werden kann (z. B. Abholzung zur Fruchtanlage, Abtrieb und Neuanlage anderer Holzgattungen, gefundenes Kohlenflötz). Selbstverständlich hätte eine durch nichts erwiesene Behauptung des Grundeigenthümers keinen Anspruch auf Berücksichtigung. — Werden nur einzelne Theile von Grundstücken, Parcellen, in die Enteignung einbezogen, so fallen in Beachtung des Grundsatzes, dass voller Werthersatz eintreten muss, regelmässig noch folgende Momente für die

---

[1]) Vergl. Beilage VI, pag. 71.



Ermittlung der Entschädigung in's Gewicht: *a)* die Nachtheile, welche der Eigenthümer durch Umwege und sonst erschwerte Bewirthschaftung, durch die Isolirung eines Theiles oder des ganzen übrigbleibenden Besitzes, durch erhöhte oder schwieriger gemachte Aufsicht etc. thatsächlich erleidet; *b)* der Schade in Folge der Behinderung der Ausübung von Gerechtsamen für die übrigbleibenden Parcellen (Beschränkung in der Forschung nach nicht dem Bergregal unterworfenen Mineralien); *c)* die Kosten der Anlagen (Wege, Wasserleitungen, neue Mauern etc.), ohne welche der Eigenthümer die übrigbleibenden Bestandtheile in der bisherigen Weise gar nicht oder nicht entsprechend benutzen kann. Uebernimmt die Bahnanstalt die Herstellung solcher zu ersetzender Anlagen, so entfällt selbstverständlich deren Berücksichtigung bei der Ermittlung der Entschädigung.

Das ungarische Expropriationsgesetz hat seinerseits einen Theil der Gesichtspunkte in eine Reihe von gesetzlichen Rechtsregeln gefasst, die übrigens weitaus nicht als erschöpfend anzusehen sind (§§ 32 u. 35).[1] Hiernach muss bei der Bestimmung des Entschädigungspreises ausser dem Werthe der expropriirten Realität *a)* die Werthverminderung, welche die Realität durch Zerstückelung, Zerreissung oder Belastung mit Servituten erleidet; *b)* der Aufwand, welcher erforderlich ist, um den Grundbesitz, aus welchem ein Theil expropriirt wurde, in derselben Weise wie vor der Expropriation verwendbar zu machen; *c)* jener Kostenmehrbetrag, welchen die Benützung des verbliebenen Besitztheiles nach der Expropriation im Vergleiche zu dem Zustande vor derselben erfordert, in Anschlag gebracht werden. Der Werth des zu expropriirenden Objectes ist nach den zur Zeit der Schätzung bestehenden Preisen (Grundlage: Reinertrag, Localpreis, Pachtzins und andere bei gewöhnlichen Kaufs- und Verkaufsgeschäften in Anschlag kommende Umstände) zu bestimmen; wenn der Zustand des zu expropriirenden Grundes durch die Bauarbeiten eine wesentliche Veränderung erlitten hat, so wird die der Werthbestimmung zu Grunde zu legende Beschaffenheit, unbeschadet des beiden Parteien vorbehaltenen Gegenbeweises, nach den dem Eigenthümer ver-

---

[1]) Vergl. Beilage VI, pag. 71—72.

bleibenden und in gleicher Culturart verwendeten Gründen und Ermanglung solcher nach Beschaffenheit der Nachbargründe vorgenommen. — Nach ungarischem Rechte bleibt der Werth der besonderen Vorliebe, die Wertherhöhung durch die Bahnanlage unbedingt, die Meliorationen nach Feststellung des Expropriationsplanes jedoch nur unter der Voraussetzung von der Entschädigung ausgeschlossen, dass dieselben nicht auch dem Expropriationswerber offenbar zum Nutzen gereichen.

Bei dem Servitutsberechtigten kann sich die Entschädigungsfrage zu einer Lebensfrage und Existenzfrage für ein ganzes Unternehmen gestalten und ist der Werth des zu enteignenden Objectes von ganz nebensächlicher Bedeutung. Die Zerstörung einer Wasserleitung, welche kraft Servitutsrechtes über ein enteignetes Grundstück führt, kann die Einstellung eines oder mehrerer Fabriksetablissements zur Folge haben. Hier allgemeine Gesichtspunkte aufzustellen, ist bei der Mannigfaltigkeit der Gestalt, in der sich die Fälle bieten, ganz unmöglich; so wird bei der Enteignung eventuell der Capitalswerth des Etablissements selbst in erster Linie in Betracht kommen müssen, wenn es nicht möglich ist, die Erwerbung eines neuen Servitutsrechtes in's Auge zu fassen, in welchem Falle dann die Entschädigungssumme die Kosten der neuen Erwerbung sammt dem Aufwande der nöthigen Einrichtung in sich schliessen würde; unter Umständen können sogar die Kosten einer Uebersiedlung in eine andere Gegend mit zu ersetzen sein.

Nicht minder mannigfaltig als beim Servitutsrechte sind die Fälle, die sich aus dem Nutzungs-, Gebrauchs-, Mieth- und Bestandrecht ergeben. Das österreichische Enteignungsgesetz fordert daher, dass bei der Ermittlung der Entschädigung aus der Enteignung der auf die Vergütung der Nachtheile, welche diese Personen erleiden, entfallende Betrag insbesondere angegeben werde (§§ 5 und 25).[1] Das ungarische Recht dagegen räumt ihnen blos ein Einwendungsrecht gegen die Feststellung der Entschädigungssumme ein (§ 38).[2]

---

[1]) Vergl. Beilage V, pag. 48 und 54.

[2]) Vergl. Beilage VI, pag. 73.

Eine dem ungarischen Rechte fremde Bestimmung hat das österreichische Enteignungsgesetz in Rücksicht der Thatsache getroffen, dass bei der Enteignung sich der Fall ereignen kann, dass der Eintritt eines Nachtheiles zwar mit Sicherheit zu erwarten ist (z. B. Trockenlegung eines Grundstückes oder Brunnens, Eintritt von Bergbaubetriebsbeschränkungen bei fortschreitendem Bergbaue etc.), dagegen die Grösse desselben im Zeitpunkte der Enteignung nicht bestimmbar erscheint. Im Interesse beider Theile berechtigt das genannte Gesetz sowohl den Enteigner wie den Enteigneten, in angemessenen Zeitabschnitten von mindestens einem Jahre — bei dauernder Enteignung innerhalb der Maximalfrist von drei Jahren nach dem Vollzuge der Enteignung — die Feststellung der für die in der Zwischenzeit erkennbar gewordenen Nachtheile gebührenden Entschädigung zu begehren (§ 9).[1])

Die Entschädigung ist in baarem Gelde zu leisten (§ 8 österr. Ges.,[2]) § 36 des ungar. Ges.).[3]) Bei dauernder Enteignung, ferner für eine nicht berücksichtigte Werthverminderung bei vorübergehender Enteignung, erfolgt nach deren Beendigung die Entschädigung durch Zahlung eines Capitalsbetrages, bei vorübergehender Enteignung selbst durch Zahlung einer Rente (§ 8 österr. Ges.,[4]) §§ 36, 37 und 80 ungar. Ges.).[5]) Eine Naturalleistung gestattet das österreichische Gesetz nur zum Zwecke der Verminderung der Nachtheile des Enteigneten und dadurch mittelbar im Interesse der Herabminderung der Entschädigungsansprüche desselben (§ 27).[6]) Das ungarische Expropriationsgesetz dagegen gestattet die Naturalleistung an Stelle der Zahlung der Entschädigung in baarem Gelde: *a)* wenn zwischen den Parteien ein Vergleich in dieser Beziehung geschlossen wird, wobei in Ansehung der Leistung folgende Grundsätze gelten: der Werth des Ersatzobjectes wird in gleicher Weise bestimmt, wie der des zu expropriirenden;

---

[1]) Vergl. Beilage V, pag. 49.
[2]) Vergl. Beilage V, pag. 48.
[3]) Vergl. Beilage VI, pag. 72.
[4]) Vergl. Beilage V, pag. 48.
[5]) Vergl. Beilage VI, pag. 72, 82.
[6]) Vergl. Beilage V, pag. 55.

bei überwiegendem Werthe des zu expropriirenden Objectes ist die Differenz in Baarem zu begleichen; der Entschädigungsberechtigte dagegen kann die Naturalentschädigung ablehnen, wenn er eine Herauszahlung leisten müsste (§ 37);[1]) *b)* wenn der Expropriationswerber in den Fällen, in welchen der Eigenthümer bei geplanter theilweiser Expropriation die Expropriation des ganzen Besitzes verlangen kann, sich erbietet, den Grund aus einem diesem angrenzenden Grunde derart zu ergänzen, dass derselbe auch nach der Expropriation eines Theiles desselben seinem früheren Zwecke nachweisbar entsprechen wird (§ 17).[2])

Die in einem Capitalsbetrage bestehende Entschädigung ist vor dem Vollzuge der Enteignung zu leisten (§ 33, Alinea 1 des österr. Ges.,[3]) § 61 des ungar. Ges.).[4]) Die Leistung erfolgt durch unmittelbare Zahlung oder durch gerichtlichen Erlag (§ 34 des österr. Ges.,[5]) § 30 *b* und *c* des ungar. Ges.).[6]) Der gerichtliche Erlag hat nach dem österreichischen Enteignungsgesetze nicht nur dann zu erfolgen, wenn die Zahlung aus dem Grunde, weil der Enteignete unbekannt, abwesend oder mit dem Angebotenen unzufrieden ist, oder aus anderen wichtigen Gründen (z. B. Zweifel in die Eigenthums- oder Empfangsberechtigung) nicht bezahlt werden kann (§ 1425 a. b. G. B.), sondern auch dann, wenn und insoweit der Entschädigungsbetrag zur Befriedigung der dritten Personen auf Grund ihrer dinglichen Rechte zustehenden Rechte zu dienen hat, es wäre denn, dass die Sicherheit der Rechte ungefährdet bleibt (§ 34). Das ungarische Enteignungsgesetz ordnet die gerichtliche Hinterlegung in dem Falle an, als: *a)* die zu expropriirende Realität mit angemerkten Ansprüchen oder einverleibten Forderungen belastet ist, oder *b)* der Vollzug der Enteignung vor der gerichtlichen Feststellung der

---

[1]) Vergl. Beilage VI, pag. 72.
[2]) Vergl. Beilage VI, pag. 65.
[3]) Vergl. Beilage V, pag. 57.
[4]) Vergl. Beilage VI, pag. 77.
[5]) Vergl. Beilage V, pag. 57.
[6]) Vergl. Beilage VI, pag. 70.

Entschädigung gegen Erlag des 30fachen Betrages des im Steuerbuche vorgeschriebenen Reinerträgnisses erfolgt (§ 30*c*).

Vom Zeitpunkte der rechtsgiltigen Feststellung der Entschädigung (Vergleich, gerichtliche Entscheidung) sind gesetzliche Verzugszinsen, d. i. nach österreichischem Rechte 6% (Gesetz vom 14. Juni 1862, R. G. Bl. Nr. 2), nach ungarischem Rechte 5%, zu bezahlen (§ 33, Alinea 2 österr. Ges.,[1]) § 40 ungar. Ges.).[2]) Die Verpflichtung zur Zahlung der Verzugszinsen tritt nach ungarischem Rechte unmittelbar mit dem Tage, an welchem die Entschädigung rechtsgiltig festgestellt erscheint, nach österreichischem Rechte erst vierzehn Tage nach Abschluss des Vergleiches, respective nach Zustellung der die Entschädigung feststellenden oder der Eisenbahnunternehmung die Auswahl unter mehreren Entschädigungsarten vorbehaltenden gerichtlichen Entscheidung, ein.

Das eisenbahnrechtliche Eigenthum geniesst mit Rücksicht auf seine hervorragende Bedeutung für das öffentliche Wohl den besonderen rechtlichen Schutz des Staates durch die Ausnahmsstellung, die ihm durch Bestimmungen des Strafgesetzes vom 27. Mai 1852, R. G. Bl. Nr. 117, zu Theil geworden ist.

Nach § 85 lit. *c* dieses Gesetzes ist als Verbrechen der öffentlichen Gewaltthätigkeit anzusehen die boshafte Beschädigung an Eisenbahnen, diese mögen mit oder ohne Dampfkraft betrieben werden, oder an den dazu gehörigen Anlagen, Beförderungsmitteln, Maschinen, Geräthschaften oder anderen zum Betriebe derselben dienenden Gegenständen. Die Strafe dieses Verbrechens ist schwerer Kerker von einem bis zu fünf, und nach Grösse der Bosheit und Gefahr auch bis zu zehn Jahren.

Nach § 175 l. c. wird der Diebstahl aus der Eigenschaft der gestohlenen Sache ohne Rücksicht auf den Betrag, wenn solcher an den im § 85 lit. *c* l. c. genannten Gegenständen begangen wird, beurtheilt. Dieses Verbrechen

---

[1]) Vergl. Beilage V, pag. 57.

[2]) Vergl. Beilage VI, pag. 73.

wird mit schwerem Kerker von sechs Monaten bis zu einem Jahre, bei erschwerenden Umständen aber zwischen einem und fünf Jahren bestraft (§ 178 l. c.).

c) Von den Servituten.

α) Allgemeine Grundsätze.

Bei der Frage, ob und inwiefern Eisenbahnunternehmungen verpflichtet sein können, in Rücksicht ihres Grundbesitzes zum Vortheile eines Anderen etwas zu dulden oder zu unterlassen (Passivservitut), dann ob und inwiefern eine Eisenbahnunternehmung in die Lage zu kommen vermag, von einem Eigenthümer zu verlangen, zu ihrem Vortheile in Rücksicht seiner Sache etwas zu dulden oder zu unterlassen (Activservitut), kommen verschiedene Verhältnisse in Betracht.

1. [illegible] Eisenbahnunternehmung über einen Besitz [illegible] steht, erscheint [illegible] Personalservitut [illegible] als auch [illegible] kann [illegible] Beschränkung [illegible] Stande. Sie wird [illegible]

[illegible]

weise des zur gemeinsamen Vertretung der Inhaber der Theilschuldverschreibungen (Prioritätsgläubiger) bestellten Curators versichern (§ 1 des Gesetzes vom 24. April 1874, R. G. Bl. Nr. 48; §§ 1 und 6 des Gesetzes vom 24. April 1874, R. G. Bl. Nr. 49).

2. Handelt es sich um ein Object, welches Gegenstand der Eisenbahneinheit ist, also um ein Eisenbahngrundstück, so tritt bei dem Werthverhältnisse zwischen dem einzelnen Grundstücke und dem ganzen die Einheit bildenden Complexe die Werthverminderung in den Hintergrund, und bedarf es der Zustimmung des Regierungscommissärs, beziehungsweise des die Gesammtheit der Prioritätsgläubiger vertretenden Curators zur Belastung mit einer Servitut nur dann, wenn aus der Beurtheilung des Falles sich ergiebt, dass die Sicherheit der Prioritätsgläubiger thatsächlich eine Gefährdung erleiden würde. — Dagegen wird sich die Bestimmung des Grundstückes in erhöhtem Masse geltend machen. Im Hinblicke auf den Eisenbahnzweck und die Forderungen der öffentlichen Sicherheit können Servituten nicht bestellt werden, deren Ausübung mit der Aufgabe und Bestimmung des Unternehmens nicht in Einklang gebracht werden könnte (z. B. das Recht, Steine zu brechen, Sand zu graben, Kalk zu brennen, den Eisenbahnkörper als Weg, respective Communication zu benützen etc.); im Hinblicke auf das Abhängigkeitsverhältniss der Eisenbahnunternehmung von der Staatsverwaltung bezüglich des Verfügungsrechtes sind aber auch mit dem Eisenbahnzwecke vereinbare Servituten nur mit ausdrücklicher Zustimmung der Regierung bestellbar (z. B. das Recht der Wasserzu- oder Ableitung über das Bahnterritorium; das Recht, auf demselben Wasser zu schöpfen, das Vieh zu tränken, das Recht des Durchganges etc.). Jedwede Zustimmung zur Belastung eines Grundstückes mit einer Servitut, welche dem Eisenbahnzwecke nicht widerstrebt, entfällt, wenn dieselbe zur Zeit der Enteignung erfolgt (z. B. um die Herabminderung der Entschädigung zu erzielen). Bestehen derartige Servituten bereits auf Grundstücken, welche der Enteignung unterzogen werden, so erscheint deren Fortbestand auch nach der Aufnahme der Grundstücke zulässig; dieselben werden auch unbeschadet der

Rechte, welche auf die bücherliche Einheit sich beziehen und daher auch das mit der Servitut belastete Grundstück betreffen, so lange fortbestehen, als nicht die Eisenbahnunternehmung deren Beseitigung anstrebt. Die Beseitigung kann im Vereinbarungswege jederzeit, ausserdem aber im Zeitpunkte der Bildung der Eisenbahneinheit auf Grund des Gesetzes vom 19. Mai 1874, R. G. Bl. Nr. 70, im Wege des Aufforderungsverfahrens, beziehungsweise der behördlichen Entscheidung erfolgen.[1])

3. Die Erwerbung von Activservituten jeder Gattung bleibt den Eisenbahnunternehmungen kraft ihres Befugnisses und ihrer Fähigkeit, dritte Personen rechtlich zu verpflichten, unbenommen. Werden der Eisenbahnunternehmung solche Servituten im Interesse des Unternehmens (z. B. die Führung einer Wasserleitung zu einer Station oder einem Wächterhause, das Wegrecht für einen Wächterposten) eingeräumt, so gehören dieselben zum Bestande der Bahn und sind in die Eisenbahneinheit einzubeziehen (§ 5 des Gesetzes vom 19. Mai 1874).[2])

β) Besondere Servitutsverhältnisse bei Eisenbahnen.

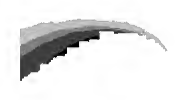
Die Entwicklung des Eisenbahnwesens, die Ausdehnung des Eisenbahnnetzes und die Neuerungen in den Einrichtungen der Bahnen einerseits, die Entwicklung des Verkehrswesens und die Umgestaltung der Zustände in der Umgebung der Eisenbahnen haben Verhältnisse geschaffen, welche den Charakter von Servituten besitzen und daher diesen gleich zu achten sind, wenngleich nicht alle Momente zutreffen, welche mit dem civilrechtlichen Begriffe einer Servitut verbunden sind.

1. Das wichtigste der Eisenbahnservitutsrechte ist das Peageverhältniss, welches darin besteht, dass eine Eisenbahnunternehmung verbunden ist, zum Vortheile eines andern Eisenbahnunternehmens die Benützung der Bahn zu gestatten.

Die Rechtsbildung gelangte zu diesem Institute durch die Erkenntniss, dass es eine Vergeudung des Volksvermögens bedeuten würde, Grund und Boden durch die Anlage einer

[1]) Vergl. Beilage VII, § 20, pag. 90.

[2]) Vergl. Beilage VII, pag. 84.



grösseren Anzahl von Schienensträngen zu zerstören, als unbedingt erforderlich ist, um dem öffentlichen Bedürfnisse des Verkehres nach Verkehrslinien zu entsprechen, und dass die Herstellung eines besonderen Weges nicht das einzige Mittel sei, um einer Eisenbahnanstalt die Unabhängigkeit ihres Verkehrsweges zu wahren.

Das Peageverhältniss kann sich auf die ganze Linie ausdehnen, wenn dieselbe als ein Mittelglied einer anderen Eisenbahn erscheint, welche sich als Fortsetzung der ersteren nach beiden Richtungen darstellt, oder es beschränkt sich auf die Benützung einer Theilstrecke, wenn nur diese für eine im Wesentlichen dieselbe Richtung verfolgende oder für eine durchquerende Bahn erforderlich wird.

Geschaffen wird das Peageverhältniss entweder *a)* durch Vertrag, wenn die Eisenbahnunternehmungen im Wege der Verhandlungen zu einer Vereinbarung über das Benützungsrecht und die Bedingungen desselben gelangen, oder *b)* durch Enteignung, wenn die Beschränkung des Dispositionsrechtes einer bestehenden Eisenbahnunternehmung von einer nachfolgenden Eisenbahnunternehmung auf Grund des Enteignungsgesetzes vom 18. Februar 1878, R. G. Bl. Nr. 30, begehrt und von der Behörde auf Grund der Prüfung aller Umstände im Hinblicke auf den überwiegenden öffentlichen Nutzen zulässig erkannt wird, oder *c)* durch behördliche Entscheidung, wenn in Ermanglung eines Einverständnisses der Eisenbahnunternehmungen, beziehungsweise der Voraussetzungen einer zulässigen Enteignung, durch die Regierung auf Grund der Bestimmung des § 10 lit. *g* des Eisenbahn-Concessionsgesetzes vom 14. September 1854, R. G. Bl. Nr. 238,[1]) die erforderlichen Anordnungen in Ansehung der Benützung der Bahn von amtswegen getroffen werden, denen sich sodann die Eisenbahnunternehmungen zu fügen haben. Die Anordnung der Regierung erstreckt sich jedoch nicht auf die Regelung der finanziellen Fragen, welche sich aus dem neu geschaffenen Verhältnisse ergeben; die Austragung dieser Fragen bleibt der Eisenbahnunternehmung im Wege der Vereinbarung oder

[1]) Vergl. Beilage III, pag. 42.

Wird das Peagerecht auf unbestimmte Zeit eingeräumt, so gilt bei Privateisenbahnen die Verpflichtung der peagepflichtigen Eisenbahnunternehmung zur Gestattung der Benützung doch nur auf die Zeit ihrer Concessionsdauer und hört damit das Recht der peageberechtigten Unternehmung auf, welche sich wegen Erneuerung ihres Rechtes dann entweder mit der Staatsverwaltung oder mit der Unternehmung, welcher die Concession neu verliehen wird, in's Einvernehmen setzen oder die anderen, in Bezug auf die Erwerbung des Peagerechtes bezeichneten Mittel in Anwendung ziehen müsste.

Die Lösung eines auf unbestimmte Zeit geschlossenen Peageverhältnisses wird jedoch jedenfalls über Auftrag der Regierung oder mit Zustimmung derselben einzutreten haben, wenn diese des Erachtens ist, dass der staatliche Zweck, dem die beiden Unternehmen zu dienen haben, durch deren völlige locale Unabhängigkeit entweder nur oder wenigstens in besserer Weise erreichbar sei.

Bei Lösung, respective Nichterneuerung des Peageverhältnisses wird die bisher peageberechtigte Unternehmung selbstverständlich die Verbindung ihrer Strecken, die durch die Peagestrecke vermittelt wurde, durch den Bau einer eigenen Strecke zu bewerkstelligen haben. Solange das Peageverhältniss besteht, bildet es einen Bestandtheil der Eisenbahneinheit.

2. Eine zweite hochwichtige eisenbahnrechtliche Servitut ist das *Recht einer Eisenbahnunternehmung zur Benützung von öffentlichen Strassen*, mit der Wirkung, dass dieselbe befugt wird, anstatt einen eigenen Eisenbahnkörper zu schaffen, den Schienenstrang auf die Strasse zu legen, so dass der Strassenverkehr und der Eisenbahnverkehr gleichzeitig und nebeneinander stattfinden.

Diese Einrichtung — bei Tramways von Anbeginn in Uebung — verdankt ihre Einführung für Locomotiveisenbahnen dem Localbahnwesen, welches bei seiner Bestimmung, dem localen Bedürfnisse nach rascher und billiger Massenbeförderung zu dienen und zu entsprechen, erst dann zur vollen Entwicklung gelangen kann, wenn es an Stelle des gewöhnlichen Strassenverkehres getreten sein wird. Die Localbahnen sollen daher möglichst die bestehenden Strassenzüge verfolgen, ab-

gesehen davon, dass die möglichst billige Herstellung der Bahnen eine wesentliche Vorbedingung für das Gedeihen des Verkehrsmittels in seiner neuen Gestalt und für die Möglichkeit wohlfeiler Verfrachtung bildet, ein ganz besonders geeignetes Mittel hierzu aber die Benützung bereits consolidirter Unterlagen ist.

Die Ausbildung dieses Servitutsrechtes ist allerdings noch der Zukunft vorbehalten, da die gesetzliche Zulässigkeit der Strassenbenützung durch Locomotiv-(Local-)Bahnen bisher nur bezüglich der Reichsstrassen ausgesprochen erscheint, die Inanspruchnahme anderer öffentlicher Strassen dagegen von der Zustimmung der zur Erhaltung Verpflichteten ebenso abhängig ist, wie bei den Tramways (Art. VI des Gesetzes vom 25. Mai 1880, R. G. Bl. Nr. 56, betreffend die Zugeständnisse und Begünstigungen für Localbahnen).[1] Die Rechtsbildung kann hierbei ernstlichen Schwierigkeiten nicht begegnen, wenn in Betracht gezogen wird, dass öffentliche Strassen, welcher Kategorie immer sie angehören mögen, in Niemandes Eigenthum stehen, sondern allgemeines oder öffentliches Gut sind, welches zu Jedermanns Gebrauch zu dienen hat, und daher keiner das Gebrauchsrecht in einer das Wesen des Strassenverkehres nicht zuwider laufenden Weise ausübenden Individualität im Staate willkürlich vorenthalten oder entzogen werden kann. Thatsächlich haben die Strassengesetze auch keinen anderen Zweck verfolgt, als die Bedingungen der Herstellung und Erhaltung der Strassen festzustellen, und jene Factoren, in deren nächstem Verkehrsbedürfnisse die Schaffung und der Bestand einer Communication liegt, mit der Verwaltung des Strassenzweckes, d. h. mit der Obsorge zu betrauen, dass der Verkehr in regelrechter und gesicherter Weise auf der Communication platzgreifen könne.

Nach dem Grundsatze, dass bei der Concurrenz zweier öffentlicher Zwecke jenem der Vorrang gebührt, welchem der grössere allgemeine Nutzen innewohnt, kann es nicht zweifelhaft sein, dass gegenüber dem Eisenbahnwesen, welches die Schaffung und Bewältigung des Verkehres im grossen Mass-

[1]) Vergl. Beilage IV, pag. 45.

stabe verfolgt, das einfache Strassenwesen, welches dem Verkehrsbedürfnisse nach dem heutigen Stande der Dinge nur mehr in unvollkommener Weise und als secundäres Verkehrsmittel dienen wird, zurückzutreten hat.

Da nun, wie gesagt, den Strassenbehörden, respective den zur Verwaltung der Strassen berufenen Körpern ein Eigenthumsrecht nicht zusteht, so kann ihr Beruf bei Wahrung der Strassen-Interessen auch nicht dahin gehen, die Strassenbenützung einzuschränken oder ein Transportmittel von der Strassenbenützung auszuschliessen, insolange es nicht den Strassenverkehr selbst beeinträchtigt oder dessen Sicherheit direct bedroht. Dagegen liegt es in der Natur der Sache, dass die Sicherheit des Strassenverkehres durch den Eisenbahnbetrieb nicht gefährdet werden darf, und demgemäss über die Zulässigkeit nach dieser Richtung, sowie über die besonderen Bedingungen, für die Gemeinsamkeit des Eisenbahn- und Strassenverkehres auf derselben Communication zu entscheiden ist.

Es liegt nun selbstverständlich weiter in der Natur der Sache, dass jene Factoren im staatlichen Organismus, welchen die Verwaltung der einzelnen Strassengattungen zufällt, in Hinblick auf ihre Kenntniss der localen Verhältnisse und Bedürfnisse zunächst in objectiver Weise zu beurtheilen berufen sind, ob und in welcher Weise die Regelung des Nebeneinanderbestandes der beiden Verkehrsarten vollzogen zu werden vermag. Daraus folgt aber nicht, dass diese Factoren auch berechtigt sind, die Entscheidung zu treffen. Nach dem Tenor des heutigen Standes der Gesetzgebung kann es gar nicht fraglich sein, dass in Eisenbahnangelegenheiten allgemein rechtlicher Natur nur die Regierung berufen ist, Anordnungen und Entscheidungen zu treffen, wenn von Seite der Strassenverwaltung etwa ein dem Eisenbahnunternehmen ungünstiger Standpunkt eingenommen werden sollte; — ferner dass bei dem Umstande, als die specielle gesetzliche Regelung dieses Verhältnisses nur Frage der Zeit ist, die Reichsgesetzgebung ohne Rücksicht auf besondere Landes-, Bezirks-, Gemeinde-Interessen berechtigt erscheint, der neuen Institution der Strassenbenützung durch Eisenbahnen, welche nur von dem segensreichsten Erfolge für

das allgemeine Beste begleitet sein wird, eine principielle, gesetzliche Grundlage zu verleihen.

Wenn die Berechtigung zur Benützung von Strassen durch die Eisenbahnunternehmung grundsätzlich anerkannt ist, so ergeben sich aus der rechtlichen Natur des Verhältnisses folgende Gesichtspunkte, die sich in gewisser Beziehung ebenfalls an die Regeln des bürgerlichen Rechtes anlehnen:

a) Der Verwaltung der Strassen darf aus der Ursache der Strassenbenützung durch die Eisenbahn keinerlei Aufwand verursacht werden. Die Eisenbahnunternehmung hat daher die entsprechende Einrichtung des zu benützenden Strassentheiles zu besorgen und die Kosten der ordnungsmässigen Erhaltung dieses Strassentheiles, sowie aller besonderen Vorkehrungen, welche zur Hintanhaltung einer Störung oder Gefährdung des Strassenverkehres erforderlich erscheinen (Pflasterung, Leitschwellen, Radabweiser, Aufsichtspersonen etc.), desgleichen die durch die fragliche Benützung veranlassten Mehrkosten der Strassenerhaltung (z. B. für vermehrte Schotterung auf dem nicht von der Eisenbahn benützten Theile in Folge erhöhter Inanspruchnahme durch das Strassenfuhrwerk) zu tragen.

b) Die Eisenbahnunternehmung nimmt in Ansehung der Strassenbenützung selbst keine Sonderstellung ein und hat daher alle den übrigen die Strasse Benützenden obliegenden Lasten und Pflichten zu tragen und insbesondere das Entgelt aus dem Mauthgefälle zu entrichten.

c) Durch den Untergang des benützten Strassentheiles geht das Mitbenützungsrecht der Eisenbahnunternehmung nur dann und insoweit verloren, als der zerstörte Strassentheil nicht wieder hergestellt wird; erfolgt die Herstellung auf Grund einer Concurrenz (Kostenauftheilung unter den Interessenten), so ist die Eisenbahnunternehmung verpflichtet, in entsprechender Weise hieran theilzunehmen.

d) Das Recht der Strassenbenützung ist, den Bestand der Strasse, beziehungsweise des benützten Strassentheiles vorausgesetzt, in der Zeitdauer von vorneherein nicht beschränkbar; dagegen können die Bedingungen der Strassenbenützung nach Massgabe des Bedürfnisses der Sicherheit des Strassenverkehres jederzeit verschärft werden und bleibt es der Staatsverwaltung

in Handhabung der Eisenbahnbetriebsordnung vorbehalten, in jedem Zeitpunkte, wo sie die weitere Benützung einer Strasse mit dem Interesse der öffentlichen Sicherheit nicht mehr vereinbarlich erachtet, der Eisenbahnunternehmung die Herstellung eines eigenen Bahnkörpers und die Abstandnahme von dem Rechte der Strassenbenützung aufzutragen.

Auf die Dauer des Rechtes der Strassenbenützung bildet dasselbe einen Bestandtheil der Eisenbahneinheit.

3. So wie zu Gunsten einer Eisenbahnunternehmung ein servitutsrechtliches Verhältniss durch die Einräumung des Rechtes zur Strassenbenützung geschaffen werden kann, ist es umgekehrt auch nicht ausgeschlossen, dem Strassenverkehre ein ähnliches Recht zu gewähren, wenn die Bedürfnisse des Strassenverkehres es erheischen. Durch das Recht, eine Eisenbahn, sei es im Niveau, sei es durch Uebersetzung, sei es mittelst Unterführung zu durchqueren, wird die Eisenbahnunternehmung verbunden, der Strassenverwaltung die Benützung des Bahnkörpers oder des über demselben befindlichen Luftraumes in bestimmter Weise zur Herstellung einer Strassenverbindung zu gestatten. Die Verpflichtung besteht auf die Dauer des Bestandes der Strasse und bildet eine dem entsprechende Last des Unternehmens, beziehungsweise der Eisenbahneinheit. Es macht hierbei keinen Unterschied, ob die Nothwendigkeit der Bestellung der Servitut dadurch hervorgerufen wird, dass der Zug der Bahn der ununterbrochenen Herstellung einer ganz neuen Strassenverbindung in den Weg tritt, oder ob es sich blos darum handelt, an einer bestehenden Durchquerung mit Rücksicht auf die Neugestaltung eines bestehenden Strassenzuges (Umwandlung eines Gemeindeweges in eine Bezirksstrasse, einer Bezirksstrasse in eine Landesstrasse etc. etc.) die erforderliche Aenderung zu vollziehen.

Die Voraussetzung jedoch einer solchen Belastung des Eisenbahnunternehmens ist die ausser Zweifel gestellte Sicherheit des Eisenbahnbetriebes. In Rücksicht dieser, sowie im Hinblicke auf das Abhängigkeitsverhältniss der Eisenbahnunternehmungen gegenüber der Staatsverwaltung hinsichtlich der Verfügungen an dem Bahnterritorium ist ferner einerseits

die Zustimmung der Regierung zur Bestellung der Servitut erforderlich, andererseits der Regierung vorbehalten, der Eisenbahnunternehmung selbst gegen ihren Willen die Duldung der Bahndurchquerung aufzutragen.

Selbstredend fallen die Kosten der neuen Herstellung, beziehungsweise der nothwendigen Veränderungen auf dem Bahnterritorium, sowie die erhöhten Auslagen, welche der Eisenbahnunternehmung für die Erhaltung durch die Benützung des Bahnbesitzes seitens des Strassenverkehres erwachsen, wie nicht minder der Aufwand, welcher der Eisenbahnunternehmung für alle zur Hintanhaltung einer Störung oder Gefährdung des Eisenbahnbetriebes nach Anordnung der zur Aufsicht über die Eisenbahnen berufenen Behörden erforderlichen besonderen Vorkehrungen (Wächter, Schranken, Signale etc.) verursacht wird, der Strassenverwaltung, zu deren Gunsten die Servitut bestellt wird, zur Last.

Von rechtlich nebensächlicher Bedeutung ist es, dass die österreichische Regierung den Vollzug von Herstellungen innerhalb des Bahnterritoriums im Interesse der öffentlichen Sicherheit durch die Eisenbahnunternehmungen gegen Ersatz der Kosten seitens der Strassenverwaltungen fordert.

C. Von dem Obligationenrechte der Eisenbahnen.

a) Verbindlichkeiten aus dem Vertragsverhältnisse.

Die einseitig verbindlichen Verträge spielen im Eisenbahnwesen keine Rolle und nehmen, abgesehen davon, dass in dem Falle, als es sich um eine Verfügung über ein Object der Eisenbahneinheit handelt (z. B. Schenkung eines der Eisenbahn gehörigen Grundes zu Strassen- oder Regulirungszwecken), die Zustimmung der Regierung und in dem weiteren Falle, dass das Object auch noch den Gemein-(Prioritäts-)Gläubigern zur Deckung ihrer Ansprüche zu dienen hat, das Einverständniss des Regierungscommissärs oder des gemeinsamen Vertreters (Curators) erforderlich ist, im Eisenbahnrechtsleben keine eigenartige Gestalt an.

Nur eines einseitig verbindlichen Vertrages muss gedacht werden, welcher vorzugsweise bei Eisenbahnunternehmungen

eintreten kann. Es ist jener Vertrag, wodurch die Actiengesellschaft dem Besitzer einer verlosten und getilgten Actie den Anspruch auf Antheilnahme an dem Erträgnisse des Unternehmens einräumt. Dieser Vertrag ist bei dem Umstande, als der Berechtigte gegenüber der Gesellschaft keinerlei Verpflichtung hat und den Anspruch unentgeltlich erhält, eine Schenkung. Begründet wird das Verhältniss entweder durch eine Bestimmung des allgemeinen Gesellschaftsvertrages (Statuten) oder durch einen ordnungsmässig gefassten Beschluss der Mitglieder der Gesellschaft (Generalversammlung der Actionäre) und durch die Ausfertigung einer schriftlichen Urkunde (Genussschein) an den Berechtigten. Massgebend für den Umfang des durch den Genussschein dem gewesenen Actionär zustehenden Rechtes ist der Inhalt der statutarischen Bestimmung oder des Beschlusses der Generalversammlung.

Hiernach bezieht sich das Genussrecht auf die mit den wirklichen Actionären gleiche Antheilnahme an dem Erträgnisse des Unternehmens, indem der Inhaber eines Genussscheines die Dividende in gleicher Höhe erhält wie der Actionär; oder auf die Antheilnahme an dem Erträgnisse, welches nach Abzug eines Betrages, der einer bestimmten Verzinsung (z. B. $5^0/_0$) des Actiencapitales entspricht und den Actionären zugewendet wird, noch erübrigt und als Superdividende zur gleichmässigen Vertheilung unter die Actionäre und Inhaber der Genussscheine gelangt.

Dagegen bilden die zweiseitig verbindlichen Verträge selbstverständlich von dem Momente an, wo Eisenbahnunternehmungen als selbstthätige Rechtssubjecte in das Rechtsleben eintreten und sich die Beziehungen zu anderen Rechtssubjecten im Verkehre mit denselben entwickeln, einen hochwichtigen Factor in dem Berufe und in der Rechtssphäre der Eisenbahnunternehmungen. Dieser Seite des Vertragsrechtes wohnt fast in allen Beziehungen eine ganz besondere Charakteristik inne, welche dem Rechtsverkehre ein völlig neues Gepräge giebt und daher für die Rechtsbildung überhaupt von grosser Bedeutung ist. Dieses Gepräge giebt sich vorzugsweise in der Loslösung des Vertragsrechtes von der Bestimmung und Wirkung des Einzelwillens und in der Verallgemeinerung des

Einzelwillens oder in der Unterordnung des Einzelwillens unter den in irgend einer Form sich manifestirenden Willen der Gesammtheit oder unter ein bestimmtes Bedürfniss der Gesammtheit kund.

Die wichtigsten, zweiseitig verbindlichen Verträge, bei welchen die besondere Gestaltung der Rechtsverhältnisse sich vorzugsweise geltend macht, sind: der Darlehensvertrag, der Bestandvertrag und der Vertrag über entgeltliche Dienstleistungen.

Der Darlehensvertrag, welchen Eisenbahnunternehmungen schliessen, wird entweder mit der Staatsverwaltung oder mit einer anderen bestimmten dritten Person oder aber mit einem Personeninbegriff eingegangen.

Dem Vertragsverhältnisse mit der Staatsverwaltung liegt jederzeit ein ganz concretes Bedürfniss zu Grunde, das zumeist auch schon bei der Concessionirung der Bahn in's Auge gefasst wird.

Das Bedürfniss richtet sich in erster Linie auf die Herstellung der Bahn und deren Inbetriebsetzung und führt zu der Vorschussgewährung seitens der Staatsverwaltung zu diesem Zwecke oder zur Erleichterung der Erreichung desselben. Ob nun die Leistung eines solchen Vorschusses bereits im Stadium der Concessionirung oder zur Zeit erfolgt, wo die finanziellen Kräfte einer Unternehmung in's Gedränge gekommen sind, ändert an der Sachlage nichts. Die Eisenbahnunternehmung übernimmt aus dem Darlehensvertrage, welcher durch die Concessionsurkunde oder durch ein auf Grund derselben oder ohne Rücksicht auf dieselbe zwischen der Staatsverwaltung und der Eisenbahnunternehmung vereinbartes besonderes Uebereinkommen geschlossen wird, die Verpflichtung, binnen einer bestimmten Frist die Schuldpost entweder durch einmalige Zahlung im Ganzen oder in den vertragsmässig vorgesehenen Theilzahlungen abzutragen. Ob und in welchem Masse Zinsen zu bezahlen sind, richtet sich ebenfalls nach dem Vertrage.

Die Sicherstellung der Ansprüche der Staatsverwaltung aus dem Vertragsverhältnisse dieser Art kann bewerkstelligt werden durch die Einräumung des Pfandrechtes an allen

beweglichen und unbeweglichen Sachen, die der Eisenbahnunternehmung gehören und nicht Gegenstand des Heimfallsrechtes des Staates sind, oder durch Uebergabe von gesellschaftlichen Titres oder durch Leistung einer Sicherheit seitens einer dritten Person (Geldinstitut).

Ein weiteres concretes Bedürfniss einer Eisenbahnunternehmung liegt in der Aufrechthaltung seiner finanziellen Kraft, indem entweder dem Unternehmen die Möglichkeit geboten wird, den Anforderungen des Betriebes ohne die in solchem Falle todbringende Inanspruchnahme fremden Credites gerecht zu werden, oder dem in dem Unternehmen stehenden Capitale und jenen Personen, die dasselbe repräsentiren (Actionäre), ein bestimmter Ertrag gewahrt wird. Diesem Bedürfnisse wird in Oesterreich in erster Beziehung durch Gewährung von Vorschüssen zur Bedeckung von Betriebskostenabgängen auf Grund des Gesetzes vom 14. December 1874, R. G. Bl. Nr. 112, Rechnung getragen, in der zweiten Richtung durch Gewährung der Garantie eines Reinerträgnisses im Zeitpunkte der Concessionsertheilung. Insoweit das Erträgniss zur Verzinsung und Amortisirung des Actiencapitales zu dienen hat, involvirt die Concessionsurkunde den Darlehensvertrag, der in Kraft tritt in dem Momente, wo die Eisenbahnunternehmung sich genöthigt sieht, das ihr eingeräumte Recht in Anspruch zu nehmen. In eben diesem Momente erwächst der Unternehmung auch die Verpflichtung, die Rückzahlung des von der Staatsverwaltung geleisteten Garantievorschusses und dessen eventuelle Verzinsung nach Massgabe der Bestimmungen der Concessionsurkunde zu bewirken. Die Verpflichtung zur Rückzahlung der Vorschüsse zur Bedeckung der Betriebskostenabgänge, welche übrigens ebenfalls nur garantirten Eisenbahnen gewährt werden können, richtet sich nach den Modalitäten des im besonderen Falle zu schliessenden Vertrages, insoferne nicht etwa schon der Wortlaut der Bestimmungen der Concessionsurkunde über die Tilgung eventueller Garantievorschüsse eine analoge Anwendung dieser Bestimmungen gestattet.

Für den Fall, als die Garantieschuld zur Zeit der Einlösung durch den Staat nicht getilgt erscheint, bietet sie ein Compensationsobject bei Ermittlung des Einlösungspreises.

Zur Sicherstellung der Ansprüche der Staatsverwaltung aus diesem Verhältnisse kann allerdings auch das Pfandrecht an den der Unternehmung gehörigen und ausserhalb der Eisenbahneinheit stehenden Sachen erworben werden; von wirklich praktischem Werthe ist dasselbe jedoch nicht, wenn die Garantieschulden eine bedeutende Höhe erreichen, da der Freibesitz bei garantirten Bahnen in der Regel verschwindend klein ist.

Ein Mittel zur Einbringlichmachung der Garantievorschüsse hat die Staatsverwaltung nicht, da die Garantiepflicht sich auf die Concessionsdauer erstreckt und daher bis zum Ablaufe derselben eine gerichtliche Geltendmachung, welche die Versteigerung einer Bahn und die Befriedigung der Ansprüche des Fiscus aus dem Feilbietungserlöse im Gefolge haben könnte, ausgeschlossen erscheint.

Dagegen besitzt die Staatsverwaltung die Macht, dem Anwachsen der Betriebsvorschüsse, beziehungsweise der Garantieschuld entgegenzutreten, indem sie entweder: 1. auf Grund der Thatsache, dass das Grundcapital der Gesellschaft durch die Schuldenlast unter Zurechnung der bereits aufgelaufenen Garantieschuld zur Hälfte erschöpft ist, das durch Art. 240 des Handelsgesetzes normirte Recht, die Auflösung der Gesellschaft zu verfügen, ausübt; oder 2. von der durch das Gesetz vom 14. December 1877, R. G. Bl. Nr. 112 (§§ 2 und 4), eingeräumten Ermächtigung Gebrauch macht, den Betrieb der Eisenbahn selbst zu führen oder durch Andere führen zu lassen, insolange nicht angenommen werden kann, dass weitere Ansprüche an die Staatsverwaltung wegen Vorschussleistung nicht mehr würden gestellt werden. Die Berechtigung der Regierung ersteht in dem Falle der Gewährung der Vorschüsse zur Bedeckung der Betriebskostenabgänge in dem Momente der ersten Vorschussleistung, in dem Falle der Leistung von Garantievorschüssen dann, wenn die Eisenbahnunternehmung für die letzten fünf Jahre mehr als die Hälfte des garantirten Reinerträgnisses jährlich in Anspruch genommen hat; sie erlischt im ersten Falle, wenn die Unternehmung durch drei aufeinanderfolgende Jahre keinen Betriebskostenvorschuss mehr in Anspruch genommen hat, im zweiten Falle, wenn die Unternehmung durch drei aufeinanderfolgende Jahre nicht die

Hälfte des garantirten Reinerträgnisses jährlich in Anspruch genommen, oder endlich 3. unter Ergreifung der ihr geeignet erscheinenden Mittel vor dem für die Einlösung der Bahn in der Concessionsurkunde fixirten Termine vertragsmässig sich in den Besitz der Bahn setzt.

Der Darlehensvertrag mit einer bestimmten dritten Person, ob Einzelperson oder Gesellschaft, hat keine specifisch eisenbahnrechtliche Bedeutung; er verdankt seine Entstehung dem Creditbedürfnisse einer Eisenbahnunternehmung zu einer Zeit, wo sie über die erforderlichen Baarmittel nicht verfügt und der Creditfähigkeit des Unternehmens, welche der Geldmarkt demselben entgegenbringt. Als schwebende Schuld, d. h. als Schuld, die ohne reale Bedeckung ihre Sicherung zunächst, und im Weiteren ihre Tilgung, aus den Ergebnissen des Betriebes des Unternehmens zu finden hat, geniesst die aus dem Darlehensvertrage der Unternehmung erwachsende finanzielle Verpflichtung keinerlei besondere gesetzliche Fürsorge. Ihre reale Sicherstellung kann nur erreicht werden durch Einräumung eines Pfandrechtes, und zwar vertragsmässig nach Vorschrift der §§ 309 bis 312 des H. G. oder auf Grund eines richterlichen Spruches. Letzterer kann insbesondere den Immobilien gelten, ohne Unterschied, ob der Besitz der Eisenbahnunternehmung, der zur Deckung der Schuld der Unternehmung herangezogen werden soll, die Eisenbahneinheit selbst ist oder ausserhalb der Eisenbahneinheit steht. An einem einzelnen Gegenstande der Eisenbahneinheit kann nicht das Pfandrecht erworben werden, noch auch kann auf dasselbe Execution geführt werden. (Ein Waggonlieferant kann wegen Nichtzahlung der Lieferungssumme die abgelieferten und in Betrieb gesetzten Wagen nicht mehr mit Pfandrecht bedecken und das Gericht kann nicht mehr die Versteigerung bewilligen; dagegen ist die Erwerbung des executiven Pfandrechtes an dem Gesammtbesitz der Eisenbahnunternehmung, einschliesslich der Eisenbahneinheit, aus einer solchen Forderung, allerdings in beschränktem Masse, rechtlich statthaft.)[1]

---

[1]) Vergl. § 5 des Gesetzes vom 19. Mai 1874, R. G. Bl. Nr. 70; § 2 des Gesetzes vom 24. April 1874, R. G. Bl. Nr. 48.

Ein besonderes, dem Darlehensvertrage ähnliches Verhältniss entsteht bei Privat-Eisenbahnunternehmungen dadurch, dass jede einzelne Unternehmung mit ihrem Verkehre in den Gesammtverkehr eintritt und jede einzelne Bahn, bei der das zu verfrachtende Gut zur Aufgabe gelangt, oder auf welcher bei einer Reihe von Reiserouten der Reisende seine Reise beginnt, für sich und die übrigen Unternehmungen die zu bezahlenden Gebühren einhebt, sowie die etwa erforderlichen Auslagen bestreitet, während die Repartition und Feststellung der Antheile der einzelnen Unternehmungen erst nach längerer Zeit, gewöhnlich nach Ablauf einer Geschäftsperiode, erfolgt und die Forderungen und Schuldigkeiten im Wege der Abrechnung festgesetzt, beziehungsweise ausgeglichen und die Differenzen, die sich zu Gunsten der einen oder der anderen Unternehmung ergeben, eingehoben werden. Stehen Privat-Eisenbahnunternehmungen in gegenseitiger Abrechnung, so ist jene Unternehmung, welcher beim Rechnungsabschlusse ein Ueberschuss gebührt, nach der Bestimmung des Handelsgesetzes (Art. 291) berechtigt, von dem ganzen Betrage desselben, wenngleich darunter Zinsen begriffen sind, seit dem Tage des Abschlusses Zinsen zu fordern, da sie als Kaufleute und die Geschäfte, auf die sich die Abrechnung bezieht, als Handelsgeschäfte aufzufassen sind; stehen Privat-Eisenbahnunternehmungen mit Staats-Eisenbahnunternehmungen im Abrechnungsverhältniss, so tritt, da letztere im Sinne des Handelsgesetzes nicht als Kaufleute betrachtet werden können, auch nicht ein Geschäft als Gewerbe zu betreiben berufen sind, somit auch den Transportgeschäften nicht der Charakter von Handelsgeschäften (Art 272 des H. G. B.) innewohnt, die Berechtigung zur Zinsenforderung, soferne nicht vertragsmässig etwas Anderes festgesetzt worden ist, aus dem Gesetze gemäss Art. 288 des H. G. B. und § 1334 des a. b. G. B. nach dem Tage, an welchem die Schuldigkeit fällig war, oder in dem Falle, als die Zahlungszeit nicht bestimmt ist, nach dem Tage der gerichtlichen oder aussergerichtlichen Einmahnung, ein.

Die Forderungen, welche aus solchen Abrechnungsschuldigkeiten gegenüber einer Privat-Eisenbahnunternehmung entstehen, geniessen bei Verwendung des Einkommens im

Falle der Sequestration oder bei Vertheilung des Erlöses im Falle einer zwangsweisen Veräusserung oder des Concurses ein gesetzliches Vorzugsrecht.[1])

Die wichtigste Art des Darlehensvertrages ist die, welche wir als Vertrag bezeichnet haben, welcher mit einem Personeninbegriff geschlossen wird und dadurch entsteht, dass einerseits die Unternehmung erklärt, ein durch Verpfändung des Besitzes der Gesellschaft fundirtes Darlehen in einer bestimmten Höhe aufzunehmen, und über dasselbe eine bestimmte Anzahl, auf eine bestimmte Theilsumme der Darlehensforderung lautende Theilschuldverschreibungen ausgiebt, welche auf Inhaber und nicht auf eine bestimmte Person lauten; andererseits eine oder mehrere oder ebenso viele Personen, als Theilschuldverschreibungen ausgegeben worden sind, gegen Erlag der Summe, auf welche die Theilschuldverschreibung ausgestellt ist (Nominalbetrag), oder welche — bei dem Verkehre auf dem Geldmarkte — dem Verkehrswerthe entspricht (börse- oder cursmässiger Betrag) die Theilschuldverschreibungen in entsprechendem Masse erwerben. Die Gesammtheit der Besitzer der Theilschuldverschreibungen (Prioritätsobligationen genannt), welche persönlich der Gesellschaft unbekannt bleiben, bilden eine Gläubigerschaft der Gesellschaft, welche mit Rücksicht auf die ursprüngliche Erklärung der Gesellschaft die Gesammtforderung als untheilbares Ganzes erwirbt und die aus derselben fliessenden Rechte ebenso untheilbar der Gesellschaft gegenüber geltend zu machen befugt ist, insolange nicht durch eine Handlung der Gesellschaft ein besonderer Rechtszustand geschaffen wird (z. B. Vollzahlung der Zinsen eines Theiles der Obligationen, Nichtzahlung oder Theilzahlung der Zinsen eines anderen Theiles). Nur in dem letzteren Falle erwächst dem Besitzer einer Theilschuldverschreibung das Befugniss, selbstständig sein Recht gegenüber der Gesellschaft zu verfolgen, in allen anderen Fällen kann nur die Gesammtheit der Prioritätsgläubiger Rechtshandlungen unternehmen.

Die Ausgabe von Eisenbahn-Prioritätsobligationen hat zur gesetzlichen Voraussetzung: 1. die besondere Bewilligung

[1]) Vergl. § 47 des österr. Eisenbahnbüchergesetzes (Beilage VII, pag. 100).

der Staatsverwaltung (§ 10 lit. *i* des Eisenbahn-Concessionsgesetzes);[1]) 2. seit dem Beginne der Wirksamkeit des Gesetzes vom 19. Mai 1874, R. G. Bl. Nr. 70,[2]) die vorausgegangene Einverleibung des Pfandrechtes auf die zur Hypothek bestimmte, den Gegenstand einer Eisenbahneinlage bildende bücherliche Einheit im Eisenbahnbuche und soferne zur Sicherstellung der Prioritätsobligationen ausserdem noch andere unbewegliche Güter bestimmt sind, auf welche ein bücherliches Pfandrecht erworben werden kann, auch die Eintragung des Pfandrechtes in Ansehung dieser Güter in gleicher Weise in dem betreffenden öffentlichen Buche (Landtafel, Grundbuch, Bergbuch, Wasserrechtsbuch etc.).

Die Rechte der Prioritätsgläubiger sind: 1. Das Recht, die Verzinsung der geleisteten Summe nach dem in der Prioritätsobligation zugesicherten Zinsfusse auf die Dauer des rechtlichen Bestandes der Prioritätsobligation mit der im § 1480 des allgemeinen bürgerlichen Gesetzbuches[3]) gegebenen Einschränkung in Anspruch zu nehmen.

2. Das Recht, zu verlangen, dass die Rückzahlungsmodalitäten erfüllt werden. Es kann von keinem Prioritätsgläubiger begehrt werden, dass der ihm gebührende Antheil der Darlehensforderung in einem bestimmten Zeitpunkte ausbezahlt werde, sondern muss sich derselbe damit begnügen, die Zahlung dann zu erhalten, wenn das Los innerhalb des Zeitraumes auf ihn fällt, der durch den Tilgungsplan, welcher für die Rückzahlung vorgesehen ist, festgestellt erscheint. Dagegen muss sich jeder Prioritätsgläubiger ohne Recht auf Entschädigung wegen des durch die für ihn in unbequemer Zeit erfolgte Zahlung etwa erwachsenden Nachtheiles gefallen lassen, zu jedem beliebigen Zeitpunkte die Rückzahlung seines Antheiles anzunehmen, wenn die Eisenbahnunternehmung sich im Texte der Prioritätsobligation die Tilgung des gesammten

---

[1]) Vergl. Beilage III, pag. 42.

[2]) Vergl. § 50, Beilage VII, pag. 102.

[3]) Die Gesetzesstelle lautet: „Forderungen von rückständigen jährlichen Abgaben, Zinsen, Renten oder Dienstleistungen erlöschen in drei Jahren; das Recht selbst wird durch einen Nichtgebrauch von dreissig Jahren verjährt."

Darlehens oder eines grösseren Theiles desselben ohne Rücksicht auf den Tilgungsplan vorbehalten hat.

3. Das Pfandrecht an den nach Inhalt der Prioritätsobligation zur Sicherstellung der Befriedigung der Ansprüche der Prioritätsgläubiger bestimmten Vermögensobjecten der Eisenbahnunternehmung, und zwar an der Eisenbahneinheit, den ausserhalb der Eisenbahneinheit stehenden Immobilien und sonstigen Gütern.

Erworben wird das Pfandrecht hinsichtlich aller Immobilien, auf welche sich die seitens der Eisenbahnunternehmung ertheilte Zusicherung bezieht, von dem Prioritätsgläubiger mit der Erwerbung der Prioritätsobligation, und zwar wenn mehrere Prioritätsanlehen gemacht worden sind, mit der Rangordnung, welche sich aus der bücherlichen Eintragung der Gesammtforderung, aus der die Theilschuldverschreibung entstammt, beziehungsweise nach dem Zeitpunkte der ertheilten Zusicherung ergiebt, insoferne nicht zur Zeit des Entstehens der Schuld ein anderes Verhältniss der Rangordnung dadurch begründet wurde, dass die Prioritätsgläubiger aus früherer Zeit ihren rechtlichen Vorrang den Prioritätsgläubigern, deren Ansprüche sich auf eine spätere Aufnahme einer Prioritätsschuld gründen, durch eine ausdrückliche Erklärung abgetreten haben.[1]) Wird die Prioritätsobligation auf einen anderen Besitzer übertragen, so erwirbt der Besitznachfolger alle Rechte des Besitzvorgängers, also auch das Pfandrecht, ohne dass hierzu die Ausstellung einer Cessionsurkunde erforderlich wäre. Das Pfandrecht zur Sicherstellung sowohl der Gesammtforderung, als auch der einzelnen Prioritätsobligation erlischt mit der Zahlung in dem für ihre Einlösung bestimmten Zeitpunkte, bezüglich einer einzelnen Prioritätsobligation auch noch dadurch, dass dieselbe nach dem für ihre Einlösung bestimmten Zeitpunkte ohne Ausgabe eines Duplicates für amortisirt erklärt wurde.

Eingetragen wird das Pfandrecht sowohl hinsichtlich der Eisenbahneinheit im Eisenbahnbuche, als auch rücksichtlich

---

[1]) Vergl. § 48 des österr. Eisenbahnbüchergesetzes (Beilage VII, pag. 101).

der übrigen verpfändeten Immobilien in den nach den bestehenden Gesetzen hierzu bestimmten öffentlichen Büchern (Landtafel, Grundbuch, Bergbuch etc.) auf Grund einer von der Eisenbahnunternehmung ausgestellten, allgemeinen, d. i. die Gesammtschuld umfassenden Pfandbestellungsurkunde, deren Inhalt mit den Bestimmungen der Theilschuldverschreibungen über deren Ausgabe, Zahl und Höhe in vollem Einklange stehen muss; die Benennung eines Forderungsberechtigten entfällt, die Forderung als solche wird personalisirt.

Die bücherliche Löschung des Pfandrechtes kann nach dem Masse der erfolgten Tilgung der Schuld auf Grund des hierüber gelieferten Nachweises erfolgen. Zur Lieferung des Nachweises genügt die Vorlage der eingelösten und für den Verkehr unbrauchbar gemachten Prioritätsobligationen oder aber einer Bestätigung des Regierungscommissärs darüber, dass die Einlösung der Prioritätsobligationen in Gemässheit der hiefür geltenden Bestimmungen erfolgte und dass die eingelösten Prioritätsobligationen unbrauchbar gemacht wurden; die Beibringung einer Quittung über eine geleistete Zahlung ist nur in dem Falle erforderlich, wenn es sich um eine amortisirte Prioritätsobligation handelt, die Löschung des Pfandrechtes bedingt aber in diesem Falle weiter noch die Erklärung des Regierungscommissärs, dass die Ausgabe eines Duplicates nicht stattgefunden hat.

Das Pfandrecht an der Eisenbahneinheit, welches die Prioritätsgläubiger besitzen, sichert ihnen den Vorrang vor allen anderen Anspruchberechtigten, deren Rechten eine bücherliche Sicherstellung eingeräumt ist, mit Ausnahme jener Lasten und Rechte, welche sich auf einzelne Eisenbahngrundstücke beziehen (getheiltes Eigenthum; Miteigenthum an Bahnhöfen, Bahnstrecken; Peageverhältniss; Grunddienstbarkeiten, welche Wegverbindung, Zu- oder Ableitung von Wasser u. dgl. zum Gegenstande haben etc.) und ihrer Bestimmung gemäss entweder dem unabweislichen Bedürfnisse des Eisenbahnbetriebes (namentlich aus gegenseitigen Beziehungen von Anschlussbahnen) entsprechen oder der Nothwendigkeit entspringen, die Bedürfnisse des Eisenbahnbetriebes mit der Erhaltung anderer wirthschaftlicher Interessen in Einklang zu bringen, somit zu dem Zwecke

begründet werden, um während des Eisenbahnbetriebes fortzudauern und sachgemäss gar nicht zur Veräusserung des Objectes führen können.[1])

4. Das Recht auf vorzugsweise Befriedigung ihrer Ansprüche aus dem Vermögen im Falle einer Execution oder eines Concurses vor den Forderungen anderer Gläubiger, wenngleich die bücherliche Eintragung etwa den Vorrang dieser nach den sonst geltenden Regeln begründen würde (z. B. wenn zwischen zwei Prioritäten-Emissionen eine schwebende Schuld contrahirt und hiefür das Pfandrecht auf die bücherliche Einheit erwirkt worden wäre). Eine Executionsführung dritter Gläubiger würde nur unbeschadet dieses Vorzugsrechtes der Prioritätsgläubiger platzgreifen können; erstreckt sich das Pfandrecht der Prioritätsgläubiger auch auf unbewegliche Vermögensobjecte, welche ausserhalb der Eisenbahneinheit stehen, so hätten im Concursfalle diese Vermögensobjecte eine besondere Masse zu bilden, aus welcher die Prioritätsgläubiger ebenfalls vor den übrigen Concursgläubigern befriedigt werden müssten (§ 2 des Gesetzes vom 24. April 1874, R. G. Bl. Nr. 48). Der gleiche Vorrang gebührt den Prioritätsgläubigern bei Verwendung des Erträgnisses eines Eisenbahnunternehmens, wenn über die Unternehmung vom Gerichte oder von der Verwaltungsbehörde die Sequestration verhängt worden ist.

Alle Hypothekargläubiger jedoch, mit Einschluss der Prioritätsgläubiger, stehen mit ihren Ansprüchen in dem Falle der executiven Versteigerung, des Concurses oder der Sequestration jenen Verbindlichkeiten einer Eisenbahnunternehmung nach, welchen in Ansehung der Vertheilung des gelösten Preises oder der Verwendung des Erträgnisses ein gesetzliches Vorzugsrecht eingeräumt ist, nämlich: *a)* den Betriebsauslagen, d. h. jenem Aufwande, welcher durch die für den ordentlichen Betrieb erforderlichen Leistungen entstanden ist, *b)* den Abrechnungsschuldigkeiten, d. h. Beträgen, welche in Folge des gegenseitigen (Uebergangs-) Verkehres der öffentlichen

---

[1]) Vergl. §§ 11, 12, 13, 15 des Gesetzes vom 24. April 1874, R. G. Bl. Nr. 49, §§ 8, 6, 48, 50 des Gesetzes vom 19. Mai 1874, R. G. Bl. Nr. 70, Beilage VII, pag. 85, 101, 102.

Verkehrsanstalten von einer Unternehmung für die andere eingehoben, an diese aber noch nicht abgeführt wurden. Das gleiche Vorzugsrecht geniessen *c)* Forderungen aus Lasten, welche auf einem Grundstücke, welches von der Eisenbahnunternehmung nicht im Enteignungswege, sondern durch Vertrag erworben wurde, gehaftet haben, jedoch bei Bildung der Eisenbahneinheit zur Aufnahme in dieselbe nicht gelangen konnten, sondern ihres dinglichen Charakters entkleidet wurden und als einfache Entschädigungsforderungen im Processwege geltend gemacht werden müssen.

Den aus diesen drei Rechtstiteln entspringenden Vorzugsforderungen kommt im gegenseitigen Verhältnisse der gleiche Rang zu.[1])

Die Betriebsauslagen und die Abrechnungsschuldigkeiten verdanken das gesetzliche Vorzugsrecht dem Umstande, dass einerseits auf jedem Eisenbahnunternehmen die im öffentlichen Interesse auferlegte Verpflichtung haftet, die Bahn unausgesetzt zu betreiben, und andererseits das Bedürfniss des öffentlichen Verkehres es erheischt, dass die Einfügung jeder einzelnen Eisenbahn in das grosse Verkehrsnetz nicht von den persönlichen Creditverhältnissen der einzelnen Unternehmung abhängig sei; das Vorzugsrecht der dritten Gattung ist dadurch begründet, dass die Wirkungen des nicht vermeidbaren Verlustes der Dinglichkeit der von dem Eisenbahngrundstücke beseitigten Lasten, welche sich darin äussern würden, dass die Mittel zur Befriedigung der Forderungen durch die Ansprüche aus einem an der ganzen Einheit eingeräumten Pfandrechte absorbirt werden, beseitigt werden müssen, um nicht die Forderungsberechtigten, welche gar nicht in der Lage waren, ihre Rechte zur Geltung zu bringen, zu schädigen.

Das Vorzugsrecht der Betriebsauslagen und der Abrechnungsschuldigkeiten hat zur Voraussetzung, dass die Berechtigten mit der Geltendmachung ihrer Rechte nicht im Verzuge sich befinden und ist in seiner Wirkung auf ein Jahr, zurückgerechnet von der Verhängung der Sequestration oder des

---

[1]) Vergl. §§ 39, 46, 47 des österr. Eisenbahnbüchergesetzes (Beilage VII, pag. 97, 100).

Vollzuges der zwangsweisen Versteigerung oder der Eröffnung des Concurses, beschränkt; das Vorzugsrecht der des dinglichen Charakters entkleideten Forderungen tritt nur dann in Kraft, wenn dieselben nicht bereits in anderer Weise (z. B. durch Einräumung einer anderen Hypothek) sichergestellt wurden (§ 47 des Gesetzes vom 19. Mai 1874, R. G. Bl. Nr. 70.)[1])

5. Das Recht auf gesetzlichen Schutz ihrer Interessen in allen Fällen, wo der einzelne Prioritätsgläubiger wegen der Gemeinsamkeit der Rechte aller Prioritätsgläubiger nicht für sich allein seine Ansprüche verfolgen kann, wo die Individualität der Gesammtforderung als solche tangirt erscheint, und sich ergiebt, dass die Rechte der Besitzer der Prioritätsobligationen wegen des Mangels einer gemeinsamen Vertretung gefährdet, oder die Rechte eines Anderen in ihrem Gange gehemmt würden; insbesondere also im Falle der Nothwendigkeit der Geltendmachung des Pfandrechtes der Prioritätsgläubiger an den zur Sicherstellung ihrer Ansprüche verpfändeten Vermögensobjecten, oder der Executionsführung auf das Pfandobject seitens dritter Gläubiger, oder der Vereinigung von bücherlichen Einheiten, oder der Einräumung des Vorranges bei Prioritätsschulden verschiedener Emissionen, oder der Auflösung der Gesellschaft, oder des Concurses der Gesellschaft, oder der Löschung des Pfandrechtes etc.

Der gesetzliche Schutz besteht nun nach den Vorschriften der Gesetze vom 24. April 1874, R. G. Bl. Nr. 49, und vom 5. December 1877, R. G. Bl. Nr. 111, darin, dass in allen solchen Fällen vom Gerichte ein gemeinsamer Curator bestellt wird, welcher die Interessen der Prioritätsgläubiger im Rahmen der Aufgabe, für welche er bestellt wurde, zu vertreten hat und hiefür nach den allgemeinen Vorschriften über die Curatel verantwortlich ist; ferner, dass in dem Falle, als der Anlass zur Bestellung des Curators ein solcher ist, welcher erkennen lässt, dass der Curator eine Rechtshandlung werde vornehmen müssen, welche wegen ihrer Wichtigkeit einer curatelsgerichtlichen Genehmigung bedarf (z. B. Gewährung eines Moratoriums, gänzlicher oder theilweiser Verzicht auf

---

[1]) Vergl. Beilage VII, pag. 100.

die Bezahlung eines Coupons, Einräumung eines Vorranges an einen dritten Gläubiger oder für eine andere Prioritätsschuld etc.), einer Versammlung der vom gemeinsamen Curator vertretenen Besitzer der Prioritätsobligationen die Gelegenheit geboten werden muss, ihre Ansicht auszusprechen und (3) Vertrauensmänner nebst (3) Ersatzmännern zu wählen, welchen die Verpflichtung obliegt, sich in fortlaufender Kenntniss der von dem gemeinsamen Curator zu besorgenden Geschäfte zu erhalten und denselben vor Einholung der curatelsgerichtlichen Genehmigung eines von ihm beabsichtigten Antrages mit ihrem Rathe zu unterstützen, ihre Aeusserung zu erstatten und ihre Uebereinstimmung mit den Ansichten des Curators durch Mitfertigung seiner Eingabe bei dem Curatelsgerichte zu erkennen zu geben; endlich dass die in erster und zweiter Instanz gefällten Entscheidungen, welche eine theilweise oder vollständige Genehmigung des Antrages des Curators enthalten, durch ein Edict kundzumachen sind und von jedem der durch den gemeinsamen Vertreter vertretenen Besitzer mittelst der gesetzlich zulässigen Rechtsmittel (Nullitätsbeschwerde, Recurs) angefochten werden können.

Bestellt wird der Curator ausser dem Falle des Concurses der Eisenbahnunternehmung, wo das Gericht von amtswegen die Bestellung vorzunehmen hat, über Ansuchen des Regierungscommissärs, oder eines oder mehrerer Prioritätsgläubiger, oder des Dritten, dessen Rechte in ihrem Gange wegen des Mangels einer gemeinsamen Vertretung der Prioritätsgläubiger gehemmt würden. Der Name des gemeinsamen Curators, sowie der Anlass und Zweck seiner Bestellung ist durch ein Edict mittelst Anschlags und Einschaltung in die für solche Zwecke bestimmte Landeszeitung mit der Rechtswirkung der persönlichen Verständigung der Betheiligten von der erfolgten Bestellung kundzumachen. Die Versammlung der Prioritätsgläubiger wird durch das Curatelsgericht und in dem Falle, als nicht der gemeinsame Curator darum ansucht, von amtswegen einberufen, und zwar im Falle grosser Dringlichkeit gleichzeitig mit der Bestellung des Curators. Die Einberufung erfolgt mittels Edictes, welches die persönliche Ladung ersetzt.

Die Rechte der Prioritätsgläubiger, welche bereits durch das gesetzliche Pfand- und beziehungsweise Vorzugsrecht in hervorragender Weise sichergestellt erscheinen, können noch weiter dadurch befestigt werden, dass sich ein Dritter für die Befriedigung der Prioritätsgläubiger auf den Fall verbindet, dass die Eisenbahnunternehmung ihre Verbindlichkeit nicht erfüllt (§ 52 des Gesetzes vom 19. Mai 1874, R. G. Bl. Nr. 70).[1] Dieser Dritte ist ausnahmsweise ein Geldinstitut oder eine andere Eisenbahnunternehmung, in der Regel der Staat, der die Verzinsung und Rückzahlung (Amortisirung) des Capitals gewährleistet. Die Staatsverwaltung schliesst also einen Bürgschaftsvertrag mit der Eisenbahnunternehmung, aus welchem ihr die Verbindlichkeit erwächst, die Zahlungen an die Prioritätsgläubiger nach Massgabe der eingegangenen Verpflichtung in dem Masse zu leisten, als die Erträgnisse des Unternehmens zu deren Befriedigung nicht hinreichen. Die Bürgschaftsleistung erstreckt sich entweder auf die Concessionsdauer oder einen kürzeren Zeitraum. Die aus derselben abgeleiteten Rechte der Prioritätsgläubiger werden nur durch die obgedachten Vorzugsforderungen eingeschränkt.[2])

In ein den Prioritätsgläubigern ähnliches Verhältniss treten bei den vom Staate vor Eintritt der in den Concessionsurkunden vorgesehenen Frist eingelösten Eisenbahnen die Actionäre, indem ihnen als Kaufschilling Staatseisenbahn-Schuldverschreibungen erfolgt werden, mit dem Rechte auf einen bestimmten Zinsengenuss und unter Einräumung des Pfandrechtes, dessen Eintragung gleichzeitig mit der Einverleibung des Eigenthumsrechtes für den Staat im Eisenbahnbuche geschieht. Auch die Staatseisenbahn-Schuldverschreibungen bilden eine Gesammtforderung der Actionäre. Sie stehen im Range hinter den bestehenden, beziehungsweise vom Staate bei der Eigenthumserwerbung übernommenen Prioritätsschulden, ohne dass ihnen die Vorzugsrechte, welche sonst den letzteren innewohnen, zukommen.

---

[1]) Vergl. Beilage VII, pag. 102.

[2]) Vergl. das oben sub 4, Absatz 2, pag. 152, Gesagte.

Es kann aber auch eine Umänderung der Forderung der Prioritätsgläubiger platzgreifen; dieselbe erfolgt nach österreichischem Rechte durch einen Wechsel im Hauptgegenstande der Forderung oder durch eine Aenderung in der Person des Schuldners.

Die erste Art der Umänderung entsteht dadurch, dass eine bestehende Prioritätsschuld in eine andere Prioritätsschuld verwandelt wird und in ihrer früheren Form zu existiren aufhört; sie wird Convertirung genannt. Dieselbe wird entweder unter Zustimmung der Prioritätsgläubiger durch ihren legalen Vertreter in's Werk gesetzt und dann ist sie ein Neuerungsvertrag (Novation) im eigentlichen Sinne des Wortes, oder sie wird selbst gegen den Willen der Prioritätsgläubiger durchgeführt, wenn sich die Eisenbahnunternehmung die Rückzahlung der Schuld vor dem planmässigen Termine in den Schuldurkunden vorbehalten hat und von dem Vorbehalte unter Contrahirung einer neuen Prioritätsschuld Gebrauch macht; dann ist sie eine einseitige Neuerung, welche sich die Prioritätsgläubiger gefallen lassen müssen, insoweit sie es nicht vorziehen, den Rückzahlungsbetrag zu empfangen.

In beiden Fällen erlöschen die mit der früheren Prioritätsschuld verbundenen besonderen Rechte (bücherlicher Rang, eventuell auch staatliche Zinsengarantie), wenn nicht die Hauptbetheiligten (die im Range vorrückenden Prioritätsgläubiger späterer Emission, der Staat, eventuell der gesetzgebende Körper) zum Fortbestande derselben auch nach der Convertirung ihre Zustimmung gegeben haben.

Die zweite Art der Umänderung entsteht dann, wenn an die Stelle der aus der Prioritätsschuld verpflichteten Eisenbahnunternehmung eine andere Eisenbahnunternehmung tritt, sei es in Folge einer Fusion zweier Gesellschaften, sei es in Folge des Verkaufes einer mit einer Prioritätsschuld belasteten Linie an eine andere Unternehmung, sei es in Folge der Einlösung einer Bahn durch den Staat; im ersten Falle ist die fusionirte Gesellschaft, im zweiten die kaufende Unternehmung, im dritten der Staat der neue Schuldner. Ist der Staat der neue Schuldner, so trifft ihn immer die Verpflichtung als Alleinzahler und macht es keinen Unterschied, ob das Verhältniss der Staats-

garantie bestand oder nicht; tritt eine Privatunternehmung in die Verpflichtung der früheren Unternehmung ein, so wird diese zwar auch in erster Linie die Zahlungsverbindlichkeit treffen; allein die sonstigen, Rechte befestigenden Verhältnisse, namentlich Bürgschaftsverträge und Garantiezusicherungen, bleiben aufrecht, da die hieraus erworbenen Rechte der Prioritätsgläubiger diesen ohne ihre Zustimmung nicht entzogen werden können.

Was das Mieth- und Pachtverhältniss bei Eisenbahnen anlangt, so bezieht sich dasselbe entweder auf einzelne Bahn-Entitäten oder das rollende Zugehör, oder auf den Betrieb der Bahn.

Soferne es sich um einzelne Bahntheile oder Bahngebäude handelt, können sowohl fremde Eisenbahnunternehmungen als auch Privatpersonen mit einer Eisenbahnunternehmung in ein Bestand- (Mieth-, respective Pacht-) Verhältniss treten und das Recht des Gebrauches der Sache gegen einen bestimmten Preis auf eine gewisse Zeit erhalten.

Während nun die Schliessung eines Bestandvertrages zwischen einer Eisenbahnunternehmung und einer Privatperson überhaupt und nur insoferne zulässig erscheint, als das Pachtobject für die Eisenbahnzwecke zeitweilig entbehrlich ist und die Rücksichten des Betriebes es gestatten, der Vertrag daher in dem Momente hinfällig wird, wo das Object für Eisenbahnzwecke nothwendig geworden ist, oder die Interessen des Betriebes die Entziehung des Objectes aus der Privatdisposition erheischen, findet die Miethe oder Pachtung einzelner im Besitze einer Eisenbahnunternehmung befindlichen Objecte durch eine andere Eisenbahnunternehmung ihre Begründung in dem Bedürfnisse der letzteren zum Zwecke der Erleichterung des Verkehres und wird dieselbe in der Regel auf die Dauer der Concession der ersteren Unternehmung oder, wenn auf Zeit, doch mit der Absicht auf Fortsetzung des Verhältnisses geschlossen, soferne nicht ganz geänderte Umstände dessen gänzliche Lösung im öffentlichen Interesse nach dem Ermessen der Staatsverwaltung gebieten würden, in welchem Falle aber dann der bisherige Zustand bis zu dem Zeitpunkte aufrecht erhalten

werden müsste, wo für die des Bestandrechtes verlustige Eisenbahn in anderer, den Verkehr sicherstellenden Weise Vorsorge getroffen ist. Die Regelung der speciellen Fragen, welche sich aus diesem Verhältnisse ergeben, und die sich zumeist naturgemäss auch auf gewisse Herstellungen und Betriebsdispositionen beziehen, findet in der Regel schon in den sogenannten Bau- und Betriebsverträgen statt.

Die Verschiedenartigkeit des Verhältnisses, je nachdem eine Privatperson oder eine Eisenbahnunternehmung in Ansehung eines Eisenbahngegenstandes Bestandnehmer ist, äussert seine Rechtswirkung dahin, dass die erstere nur ein persönliches Recht erhält, in Ansehung dessen die Eintragung in das für Eisenbahnen bestimmte öffentliche Buch (Eisenbahnbuch, centralisirte Grundbücher für Eisenbahnen und Canäle) nicht zulässig ist, die letztere dagegen durch Eintragung in ein solches Buch ein dingliches Recht erwirbt, das nur durch den Untergang der Sache verloren geht und nur durch widerrechtlichen Gebrauch über Entscheidung der Staatsverwaltung verwirkt werden kann.

Im Uebrigen gelten in beiden Fällen hinsichtlich der Instandhaltung, Uebergabe und Rückgabe des Bestandobjectes, sowie bezüglich der Zahlung des Bestandzinses — soferne nicht vertragsmässig besondere Bestimmungen getroffen werden — die einschlägigen Anordnungen des 25. Hauptstückes des allgemeinen bürgerlichen Gesetzbuches. Als Schlüssel wird für die Erhaltungskosten bei Benützung von Geleisen in der Regel die Anzahl der Züge oder der Achsen, oder der bewegte Tonnengehalt zu Grunde gelegt.

Das Bestandverhältniss an dem rollenden Zugehör einer Bahn richtet sich darnach, ob das Bedürfniss einer einzelnen Unternehmung oder Person oder ob das Bedürfniss des Verkehres selbst die Nothwendigkeit des Gebrauches fremder Fahrbetriebsmittel bedingt. Nur im ersteren Falle haben wir es mit einem Miethverhältnisse im eigentlichen Sinne des Wortes zu thun, welches einer vertragsmässigen Regelung fähig ist, im zweiten Falle dagegen ist der Uebergang der Wagen wenigstens von Bahn zu Bahn längst als eine Forderung des Verkehres zur unabänderlichen Thatsache geworden, die Special-

verträge gar nicht mehr gestattet und es dahin gebracht hat, dass ein allgemein giltiges Regulativ gewissermassen als Gesammtvertrag, geschlossen zuerst durch ausdrückliche Erklärung, später durch stillschweigende Zustimmung, für die gegenseitige Wagenbenützung die noch durch das Eisenbahn-Concessionsgesetz (§ 10 lit. *g)*[1]) zur Pflicht gemachten Einzelverträge unter den Bahnen ersetzt, und dass sich eine einzelne Eisenbahn den Bestimmungen dieses Gesammtvertrages nimmermehr entziehen kann, wenn ihr Schienenweg einmal dem an keinen mathematisch bestimmbaren Punkte zu unterbindenden Verkehre eröffnet ist.

Das Bedürfniss einer einzelnen Bahn nach einer grösseren Anzahl von Wagen oder nach Maschinen über den eigenen verfügbaren Besitz hinaus kann begründet sein in localen Momenten (Truppenbewegung, Ausstellungen, örtliche Katastrophen etc.) oder durch Anlässe zeitlicher Natur (Bedarf grösserer Kohlenzufuhr im Winter oder zur Zeit einer industriellen Arbeitsperiode, Getreideausfuhr, Zufuhr der Rohproducte in die Fabriksetablissements etc.) und hat demnach keinen stabilen Charakter. Das Miethverhältniss wird daher nur auf bestimmte Zeit oder auf die Zeit des voraussichtlichen oder erfahrungsgemässen Bedarfes eingegangen, und zwar von Fall zu Fall; ebenso wird das Entgelt in Ansehung seiner Höhe und der Zahlungstermin nach Massgabe der Verfügbarkeit und des speciellen Bedarfes durch specielle Vertragsbestimmungen festgesetzt.

Das Bedürfniss einer dritten Person, welcher nicht die Eigenschaft einer Eisenbahnunternehmung zukommt, nach Fahrbetriebsmitteln einer Eisenbahnunternehmung tritt in der Regel da zu Tage, wo dieser Person (Individuum oder juristische Person, Gesellschaft) zur Vermittlung der Bedeckung ihres Bedarfes an gewissen Gütern odes des Absatzes ihrer Producte eine an eine Eisenbahn anschliessende Schienenverbindung (Schleppbahn) zur Verfügung steht. Die Herstellung des richtigen Verhältnisses zwischen diesem Bedürfnisse und dem Interesse der Eisenbahnunternehmung an der Verfügbar-

---

[1]) Vergl. Beilage III, pag. 42.

keit ihrer Fahrbetriebsmittel ist Aufgabe des Betriebsübereinkommens, in welchem die Bestimmungen über das Zustreifen und Abholen der Wagen, über die Fristen,welche dem Interessenten zur Entladung und Beladung der Wagen offen stehen, über die Ersätze bei Ueberschreitung dieser Fristen, Ueberladung der Wagen, Beschädigung der Wagen u. dgl., sowie über die Leihgebühren überhaupt getroffen werden.

Dieses Verhältniss kann aber auch dann eintreten, wenn eine Partei Wagen bestellt, um die Auflieferung der Güter auf dem Stationsplatze selbst zu besorgen.[1])

Das Bedürfniss des Verkehres nach umfassender Benützung fremder Wagen findet seine Begründung darin, dass die Beförderung der Personen sowohl als der Güter nur dann den fortschreitenden Ideen und dem Begriffe über entwickelte Freiheit der Bewegung entsprechend bezeichnet werden kann, wenn dieselbe ohne Rücksicht auf Landesgrenzen in einer Weise vollzogen wird, dass für die Personen wie für Güter die Bewegung von der Ausgangsstation bis zur Bestimmungsstation (Endziel der Reise, Adressstation der Ladung) mit den möglich geringsten Belästigungen, Verzögerungen und Kosten verbunden ist. Das Wagenregulativ, welches nach dem Gesagten, obwohl es durchwegs rechtliche Consequenzen mit vertragsmässigen Wirkungen enthält, nicht so sehr ein Rechtsinstitut, als eine Verwaltungsmassregel, deren Vortheile direct dem Verkehre und damit indirect den Eisenbahnunternehmungen zu Gute kommen, verdankt seine Entstehung dem deutschen Eisenbahnvereine und den Eisenbahnverbänden.[2]) In einzelnen Detailbestimmungen nach Massgabe localer Verhältnisse oder nach den Eigenthümlichkeiten einzelner Verbände in abweichender Form gestaltet und durchgebildet, können doch namentlich in Ansehung der Benützung der Güterwagen gewisse Principien als erkennbar und als Vertragsfundamente bezeichnet werden. Hierher gehören folgende Bestimmungen: 1. Das Durchlaufen der Güterwagen von der Ausgangsstation bis zur Bestimmungsstation

[1]) Vergl. § 60 des Betriebsreglements, Beilage XIV, pag. 203.

[2]) Vergl. Haberer, Geschichte des Eisenbahnwesens, pag. 40—41, dann 57—59.

ist im Falle der räumlich vollständigen oder einer Beladung bis zu einem Minimalprocentverhältnisse zur Tragfähigkeit gestattet, insoferne die Bestimmungsstation im Bereiche der Verwaltungen des deutschen Eisenbahnvereines oder derjenigen Bahnverwaltungen liegt, mit denen jene Verwaltungen im directen Güterverkehre stehen oder sonstige Verabredungen in dieser Richtung getroffen haben; über diese Grenze hinaus ist der Weiterlauf der Wagen ohne weiteres Entgelt, lediglich gegen Zahlung der Wagenmiethe unter der Beschränkung gestattet, dass die Frist, welche für die Wagenbenützung bis zur Austrittsstation und zurück festgesetzt, nicht überschritten wird, es wäre denn, dass der Steuerverschluss oder die Beschaffenheit des Gutes die Umladung unthunlich machen, in welchem Falle dann der Weiterlauf von der Austrittsstation bis zur Bestimmungsstation zulässig erachtet wird. 2. Die fremden Wagen sollen so rasch als möglich entladen und womöglich beladen zurückgesendet werden; die Rückdirigirung beladener Wagen soll vorzugsweise nach einer der Bahnen, welche der Heimat zunächst liegt, erfolgen; die Wagen können daher auch auf dem Rückwege eine andere Richtung nehmen, dürfen aber auf diesem Wege nicht wieder zu einer fremden Rückladung verwendet werden. 3. Werden Wagen von der Route abgelenkt, so ist bezüglich der dadurch für die transportirenden Verwaltungen entstehenden Nachtheile und der ihnen dafür gebührenden Entschädigungen diejenige Bahn verantwortlich, welche die Ablenkung verschuldet hat; die Benützung eines rückkehrenden fremden Wagens im Binnenverkehre darf zwar eintreten, hat dieselbe jedoch eine Ueberschreitung der Benützungsfrist im Gefolge, so ist diese von der benützenden Unternehmung zu vertreten. 4. Die Benützungsfristen bestehen aus Lauf- und aus Ladefristen; die Lauffristen richten sich theils nach der durchlaufenen Strecke, theils nach den Fahrplänen innerhalb der Verbände, beim Uebertritt von einem Verbande zum anderen nur nach der durchlaufenen Strecke unter Hinzurechnung der Ent- und Beladefrist, und sind nach der kilometrischen Entfernung in der Weise festgesetzt, dass sie bei dem Steigen der zu durchlaufenden Streckenlänge im Verhältnisse kürzer werden; die Ladefristen

betragen zwei Tage, ohne Rücksicht darauf, ob der Wagen beladen oder leer zurückgeht. 5. In besonderen Fällen kann der Uebergang fremder Wagen und Ablenkung der eigenen Wagen oder deren Beladung über die eigene Bahn hinaus bei der Rücktour von einer Verwaltung untersagt werden, dagegen besteht die Zusicherung aller Verwaltungen, in dringenden Fällen einander mit ihren Wagen auszuhelfen. 6. Für eine reglementswidrige Benützung der Wagen ist eine Conventionalstrafe (Pönale), welche pro Wagen und Tag bestimmt ist, und die Verzögerungsgebühr zu bezahlen, eventuell auch der Ersatz des nachgewiesenen höheren Schadens zu leisten. 7. Die Wagenmiethen haben die Eisenbahnverwaltungen, auf deren Linien der fremde Wagen läuft, zu entrichten, dieselben beziehen sich sowohl auf die Hin- als auch auf die Rückfahrt und wird der Satz entweder pro Achse und Kilometer oder nach der Benützungsdauer und nach der vom Wagen durchlaufenen Strecke berechnet. Die Verzögerungsgebühr wird für jeden Tag (der angefangene wird als ganz gezählt), d. i. von Mitternacht zu Mitternacht und pro Achse oder pro Wagen eingehoben. Fehlen Begleitpapiere und wird deshalb der Wagen angehalten, so trifft die Verzögerungsgebühr jene Verwaltung, welcher das Zurückbleiben zur Last fällt. Dagegen werden für Verzögerungen, deren Ursache in Ereignungen liegt, welche unabhängig von der Geschäftsthätigkeit der Eisenbahnverwaltungen eintreten (Aufenthalt durch Amtshandlungen der Finanzverwaltung, Unfahrbarkeit einer Bahnstrecke in Folge von Naturereignissen oder Unglücksfällen, Beschädigungen der Wagen, polizeiliches Verbot der Entladung, z. B. bei Epidemien), keine Verzögerungsgebühren eingehoben. 8. In Ansehung des Wagenüberganges sind besondere Bedingungen vorgeschrieben, hinsichtlich der Beschaffenheit der Wagen als solcher im Allgemeinen und zur Zeit des Ueberganges im Besonderen; die Construction der Wagen darf kein Hinderniss bilden für die Bewegung von Bahn zu Bahn, und muss dafür gesorgt werden, dass die Uebergangswagen zur Zeit des Ueberganges in unbeschädigtem, vollkommen brauchbarem und die Sicherheit des Verkehres in keiner Weise gefährdendem Zustande sich befinden. Die Wagen sind mit den Bezeichnungen ihres eigenen Gewichtes, ihrer

Tragfähigkeit und der Verwaltung, welcher sie angehören, zu bezeichnen. Werden beim Uebergange Ausstellungen gemacht, so kann entweder die Zurückweisung der Wagen platzgreifen oder bezüglich der Bedingungen des Weiterlaufes eine Verständigung herbeigeführt werden; Wagenüberlastungen sind straffällig. 9. Rücksichtlich der Beaufsichtigung und Behandlung von Wagen, die sich auf fremden Bahnen befinden, ferner bezüglich der sachlichen Constatirung und der Haftpflicht der schuldtragenden Bahnen bei Beschädigung der Wagen auf fremder Bahn und hinsichtlich der Reparatur derselben gelten besondere Anordnungen.

Dieses Wagenmiethverhältniss ist demnach ein höchst ausgebildetes und sind alle Rechte und Verbindlichkeiten des Miethers sowohl wie des Vermiethers durch den Gemeinschaftsvertrag (Regulativ) unabhängig von dem Einzelwillen einer Unternehmung nach den Forderungen des Verkehres geordnet, und unterscheidet sich von den Miethverhältnissen des bürgerlichen Rechtes noch dadurch, dass die Frage, ob der Gegenstand in Miethe gegeben und in Miethe genommen werden soll, nur durch das Bedürfniss des Verkehres, nicht aber durch den Willen, beziehungsweise eine Willenserklärung der Paciscenten gelöst wird.

Der Bestand- (Pacht-) Vertrag, welcher den Gesammtbetrieb einer Eisenbahn zum Gegenstande hat, ist immer auf ein wirthschaftliches Moment zurückzuführen, das 1. entweder darin liegt, dass die zum Selbstbetriebe berechtigte Unternehmung erkennt, dass die Kosten einer besonderen Betriebsverwaltung das Erträgniss des Unternehmens ganz oder in einem solchen Masse erschöpfen würden, dass für die Unternehmung ein materieller Vortheil gar nicht oder nur in sehr geringem Masse zu erzielen wäre, wie dies bei kurzen, an Hauptbahnen anschliessenden Seitenbahnen der Fall ist, oder dass ein den materiellen Vortheil besser wahrendes Erträgniss dann zu erwarten sei, wenn eine kräftige Unternehmung an dem Unternehmen mitinteressirt wird, wie dies der Fall ist, wenn ein kleines Unternehmen, welches sich bei selbstständiger Betriebsführung als Concurrenzunternehmen eines

grossen Unternehmens darstellt und daher bekämpft würde, durch die Betriebsübernahme seitens der grossen Unternehmung dazu dienen kann, das letztere Unternehmen ohne Gefahr für sein Erträgniss dauernd oder zeitweise zu entlasten, so dass es dann aus einem Concurrenz- ein Hilfsunternehmen wird und darum sich einer besonderen Fürsorge erfreut — oder 2. sich nach der Richtung äussert, dass ein Unternehmen seine Verkehrssphäre und dadurch seine Machtsphäre auszudehnen unternimmt, insbesondere um einen materiellen Einfluss im Verkehrsleben zu üben und zur Geltung zu bringen.

Die zweite Alternative tritt in der Regel dort ein, wo der Staat Bahnbetrieb treibt und ein Interesse daran hat, in den Besitz solcher Linien, die im Privatbetriebe stehen, zu gelangen, und sein Netz zu ergänzen oder zu erweitern, da nur ihm die Mittel zu Gebote stehen, seinen Willen nach dieser Richtung durchzusetzen; erst in zweiter Linie kann der Fall gedacht werden, dass eine Privatunternehmung aus eigenem Antriebe ihren Betrieb der Staatsverwaltung überträgt, weil sie damit sich auch des für sie von wirthschaftlichem Standpunkte wichtigen Interesses am materiellen Vortheil und dessen Verbesserung entschlägt.

Die Pachtverträge, die die Staatsverwaltung eingeht, um Privateisenbahnen in den Staatsbetrieb zu nehmen, gipfeln daher darin, dass ihr die volle Disposition über das Unternehmen, namentlich in commercieller Beziehung, und zwar ohne Beschränkung auf eine Zeitdauer, eingeräumt und der Eisenbahnunternehmung dafür ein bestimmtes Entgelt geleistet wird, in welchem auch die Mittel zur Erfüllung der finanziellen Verbindlichkeiten der Unternehmung (Verzinsung der Prioritätsschulden, Leistung von Steuern und Abgaben etc.) zu finden sind. Die Eigenartigkeit des Verhältnisses bringt es mit sich, dass die gewöhnlichen Rechtsregeln, welche über den Pachtvertrag gelten, gar nicht zur Anwendung gelangen.

Bei der ersten Alternative kann sowohl der Staat als auch eine Privatunternehmung in der Lage sich befinden, die eigene Bahn von einer anderen Eisenbahnunternehmung betreiben zu lassen. Dort nun, wo dies aus dem Grunde geschieht, weil der Eigenbetrieb ein ungünstiges finanzielles Ergebniss erwarten

lässt, gelangt der stricte Begriff des Pachtvertrages ebenfalls nicht zur Geltung, da die betriebführende Unternehmung keinen Anspruch auf Selbstbestimmung über die Nutzungen erlangt; es nähert sich vielmehr das Rechtsverhältniss dem Bevollmächtigungsvertrage, wenn ausser dem Ersatze der ordentlichen und aussergewöhnlichen Auslagen, die der Betrieb mit sich bringt (Kosten der allgemeinen Verwaltung mit Einschluss aller Dienstzweige, der Bahnaufsicht und Bahnerhaltung, des Verkehrs- und commerciellen Dienstes, des Zugförderungs- und Werkstättendienstes, der Wagenmiethe etc.), der betriebführenden Unternehmung keine weitere bestimmte Entlohnung ihrer Dienstleistung in Aussicht gestellt wird; dagegen gewinnt es mehr die Eigenschaft eines Vertrages über entgeltliche Dienstleistungen, wenn entweder eine bestimmte Vergütung oder eine partielle Antheilnahme an dem Erträgnisse mit der Betriebsübernahme verbunden ist. Es kommen daher in diesen Fällen nun neben den pachtrechtlichen Bestimmungen über die Uebergabe der Bahn, Aufstellung eines Inventars, nützlichen und nothwendigen Aufwand auf das Pachtobject, Sicherstellung des Verpächters, Rückgabe der Bahn, Benützung derselben, Auflösung des Vertrages (durch Verlauf der Zeit, Aufkündigung, gerichtliche Veräusserung der betriebenen Bahn, Auflösung der betriebführenden Unternehmung) auch noch die allgemeinen Vorschriften über den Bevollmächtigungsvertrag (Hauptstück 22 des allgemeinen bürgerlichen Gesetzbuches), beziehungsweise über die entgeltlichen Dienstleistungsverträge (Hauptstück 26 des allgemeinen bürgerlichen Gesetzbuches) zur Anwendung. In den Verträgen zwischen der betriebsberechtigten und betriebführenden Unternehmung wird selbstverständlich eine besondere Sorgfalt den Bestimmungen über eine regelmässige Aufstellung der Betriebsrechnung und Durchführung der Abrechnung, sowie über die hieraus sich ableitenden Ansprüche auf Ersatz oder Zinsen, beziehungsweise Abgabe der Betriebserträgnisse zugewendet.

Ein eigentliches Pachtverhältniss tritt erst in dem Falle ein, wo eine Eisenbahnunternehmung auf Grund freiwillig geschlossenen Vertrages einer anderen Eisenbahnunternehmung den Betrieb der Bahn und den vollen Genuss des Erträgnisses

derselben gegen Leistung eines bestimmten Preises (Bestandzins) auf eine bestimmte Zeit (begrenzt entweder durch die Concessionsdauer, oder durch einen Termin, oder durch eine Kündigungsfrist) überlässt. Es kommen daher in diesem Falle auch die allgemeinen Gesichtspunkte, welche für die Beurtheilung eines Pachtverhältnisses von Wesenheit sind, sinngemäss und mit Berücksichtigung der eigenthümlichen rechtlichen Eigenschaft des Bestandobjectes zur Anwendung.

So ist es selbstverständlich, dass die Benützung der Eisenbahn und die Gewinnung der Nutzungen nur in einer Weise erfolgen kann, welche der Bestimmung der Eisenbahn und dem Begriffe eines ordnungsmässigen Eisenbahnbetriebes entspricht, dass dagegen Alles ausgeschlossen ist, was diesen Anforderungen entgegen ist, wenngleich es für den Pächter vielleicht von grösserem Vortheile wäre und seinem Aufwande von Fleiss und Mühe ein besseres Ziel gewähren würde.

Was das Pachtobject anlangt, so kommt es darauf an, ob der betriebführenden Unternehmung blos die erbaute und für den Betrieb ausgerüstete Eisenbahn übergeben oder ob ihr damit auch der Fahrpark zur Verfügung gestellt wird. Die rechtlichen Wirkungen dieser Unterscheidung bestehen darin, dass in dem Falle, als die Bahn ohne Fahrpark dem Pächter übergeben wird, derselbe durch Beistellung des Betriebsmaterials einen nothwendigen Aufwand gemacht und in dieser Beziehung unter dieselben rechtlichen Bestimmungen fällt, wie der Pächter einer anderen Sache, d. h. er ist als Geschäftsführer ohne Auftrag zu betrachten; er kann demnach nach Beendigung des Pachtverhältnisses den gesammten Wagenpark, sowie Alles, was er zur Instruirung der Bahn aufgewendet hat, soferne nicht im Pachtvertrage das Gegentheil ausdrücklich stipulirt worden ist, zurücknehmen, oder er hat, wenn die den Betrieb zurücknehmende Staatsverwaltung mit dem vorhandenen Materiale den Betrieb weiterführen wollte, Anspruch auf den Ersatz des nothwendigen und zweckmässigen Aufwandes. Uebergiebt dagegen die Unternehmung die Bahn vollständig instruirt, so sind alle übergebenen Gegenstände und Materialien als Zugehör der Bahn zu behandeln und regelmässig mit Inventar dem Pächter zu überantworten.

Nach geendigtem Pachtverhältnisse ist daher nicht nur die currente Bahn, sondern auch der Wagenpark und die sonstigen Einrichtungsstücke dem etwa errichteten Inventarium gemäss oder in dem Zustande, in dem der Pächter sie übernommen hat, zurückzuerstatten. Vor dieser Zurückstellung kann den Pächter weder die Einwendung des Compensationsrechtes für etwa aufgewendete Leistungen, noch selbst des früheren Eigenthums schützen.

Haften auf der Eisenbahn gewisse Lasten, z. B. Servituten, periodische Leistungen, Rentenzahlungen u. dgl., so fallen diese während des Pachtverhältnisses dem Pächter zur Last.

Wird die Benützung der Bahn wegen ausserordentlicher Zufälle (z. B. Krieg, Ueberschwemmung, Erderschütterung, Erdbewegung etc.) oder überhaupt durch solche Ereignisse, welche der Pächter nicht vorhersehen und abwehren konnte, unmöglich gemacht, so entfällt für den Pächter die Verpflichtung des Pachtzinses; wird die Benützung nur zum Theile entzogen, so entfällt ein verhältnissmässiger Theil des Pachtzinses. Ist die ruhige Benützung des Bahnkörpers durch Verschulden der verpachtenden Unternehmung nicht möglich, der Betrieb wegen mangelhafter Beschaffenheit der Bahn nicht zu sichern, so steht es dem Pächter frei, vom Pachtverhältnisse abzustehen oder den Ersatz geltend zu machen. Zur Leistung einer angemessenen Entschädigung ist die verpachtende Verwaltung ferner dann verpflichtet, wenn die Ausbesserungen an dem Bahnkörper dem Pächter nicht in Folge ausdrücklicher Stipulation zur Last fallen und die verpachtende Verwaltung es unterlassen hat, die kleineren Ausbesserungen zu besorgen, so dass aus dieser Vernachlässigung die Nothwendigkeit zur längeren Fortsetzung der Ausbesserungen und Vornahme derselben in ausgedehnterem Massstabe resultirt und hierdurch der Gebrauch selbst eine Einschränkung erlitt.

Wird dagegen die Benützung der Bahn durch Verschulden des Pächters gestört oder tritt die Störung nicht in Folge der Beschädigung oder Unbrauchbarkeit der Bahn, sondern in Folge eines dem Pächter persönlich zugestossenen Hindernisses

oder Unglücksfalles ein, so fallen diese Umstände dem Pächter allein zur Last; er muss den Zins gleichwohl entrichten.

Das Pachtverhältniss endet: 1. mit dem Verlaufe der Zeit, für welche es geschlossen worden ist; 2. durch das Zugrundegehen des Pachtobjectes; 3. wenn der mangelhafte Zustand der Bahn den Betrieb nicht gestattet, oder wenn ein beträchtlicher Theil derselben durch Zufall (Verheerung durch Ueberschwemmung, Unterbrechung durch Rutschungen etc.) auf längere Zeit der Benützung entzogen ist, oder wenn die Bahn nicht mehr in brauchbarem Zustande erhalten wird, über freien Beschluss des Bestandnehmers; 4. durch gerichtlichen Spruch über Einschreiten der verpachtenden Verwaltung, wenn der Pächter einen erheblich nachtheiligen Gebrauch der Bahn macht (z. B. Pflanzungen, welche den Unterbau ruiniren), oder wenn der Pächter mit der Einzahlung des Zinses nach geschehener Einmahnung im Rückstande verblieben ist; 5. durch eine nothwendige gerichtliche Veräusserung; 6. durch die Veräusserung der verpachteten Bahn an eine dritte Person; in diesem Falle jedoch könnte der Pächter in Rücksicht auf den erlittenen Schaden als auch den entgangenen Nutzen volle Genugthuung fordern.

Bezüglich der Verträge über entgeltliche Dienstleistungen ist im Allgemeinen zu bemerken, dass Eisenbahnunternehmungen, insoferne sich ihnen gegenüber Jemand zur Leistung einer Arbeit, Verfertigung und Lieferung eines Werkes gegen einen gewissen Lohn im Gelde verpflichtet, im bürgerlichen Rechtsleben keine andere Stellung einnehmen als jedes andere eigenberechtigte Rechtssubject im Staate. Die Bau- und Lieferungsverträge, welche zum Zwecke der Herstellung und Inbetriebsetzung einer Eisenbahn und später zur Herbeischaffung jener Sachen, welche ein ordnungsmässiger Betrieb erheischt, geschlossen werden, zeichnen sich nur durch eine weitgehende Detaillirung der zu vollziehenden Leistungen, sowie der Haftungs-, Sicherstellungs- und Ersatzverbindlichkeiten aus und bieten sonst nur in concreten Fällen noch die Besonderheit, dass bezüglich der Entlohnung anstatt eines fixen Preises für eine fixe Leistung die Bildung des Preises auf Grund einer

Einheit und der constatirten Leistung vereinbart wird (Vertrag nach Einheitspreisen) oder umgekehrt, dass zwar der Preis für die Leistung durch eine bestimmte Summe ausgedrückt, die Leistung selbst dagegen trotz weitgehender Specificirung doch nur in ein allgemeines Bild gekleidet erscheint (Pauschalvertrag). Im letzteren Falle erhält der Vertrag für beide vertragschliessende Theile den Charakter eines Glücksvertrages mit allen aus dieser Eigenschaft sich ergebenden rechtlichen Consequenzen.

Ein eigenartiges Gepräge erhalten dagegen die Dienstleistungen, welche die Eisenbahnunternehmungen in Ausübung ihres Berufes Dritten gegen Entgelt zu leisten haben. In Ansehung dieser Dienstleistungen haben sich jene Grundsätze und Rechtsregeln entwickelt, deren Gesammtheit das Eisenbahntransportrecht bildet.

Soweit es sich um die Beförderung von Gütern handelt, hat bereits das Handelsgesetz im V. Titel, Abschnitt 2 „von dem Frachtgeschäfte der Eisenbahnen insbesondere" eine eigene gesetzliche Grundlage gegeben. Diese Grundlage beschränkt sich jedoch darauf, das Transportgeschäft der Eisenbahnen von dem gewöhnlichen Frachtgeschäfte zu sondern, und die juristischen Schärfen des letzteren sowohl für Frachtnehmer wie Frachtgeber im Eisenbahnverkehre zu benehmen. Es weht in den Bestimmungen des Handelsgesetzes bereits ein verwaltungsrechtlicher Hauch, der auf die Erkenntniss zurückzuführen ist, dass die den Eisenbahnen im öffentlichen Interesse eingeräumten staatlichen Vorrechte und Befugnisse ebenfalls zum allgemeinen Nutzen ein Gegengewicht erhalten müssen in der gesetzlichen und staatlichen Begrenzung der freien Willensthätigkeit der Eisenbahnunternehmungen bei Vollziehung ihrer Geschäfte, und dass auch der Einzelne, welcher von dem Transportmittel Gebrauch machen will, nur innerhalb bestimmter Schranken seinen Willen bethätigen könne, damit das Transportmittel als ein allgemeines der Allgemeinheit ungeschwächt dienen könne.

Der Grundgedanke dieser Bestimmungen findet praktischen Ausdruck auch in der Eisenbahnverkehrsordnung, dann im Eisenbahnbetriebsreglement, welch letzteres als Ausführungs-, bezie-

hungsweise Ergänzungsverordnung zum Handelsgesetze und zur Eisenbahnbetriebsordnung aufzufassen ist, und geht dahin, dass eine Eisenbahnunternehmung in Ansehung der Uebernahme des Geschäftes (der Beförderung von Personen und Gütern) auf der der Benützung des Publicums übergebenen Eisenbahn der Willensfreiheit entbehrt und die Verpflichtung hat, alle Personen, welche vorschriftsmässig die Aufnahmsbedingungen erfüllen, und alle Güter, welche unter den festgesetzten Bedingungen der Bahn übergeben werden, wirklich und ordnungsmässig zu befördern, soferne nicht gesetzliche Gründe für die Ablehnung der Beförderung geltend gemacht werden können (Art. 422 des Handelsgesetzes, § 8 der Eisenbahnbetriebsordnung, §§ 6 und 55 des Betriebsreglements);[1]) ebenso sind die Bestimmungen über die Einleitung, Durchführung und Vollendung der Beförderung und über die hierbei sich ergebenden Rechte und Pflichten der Willenssphäre der Eisenbahnunternehmungen wie derjenigen, welche die Eisenbahn benützen wollen, entrückt und gelten in dieser Richtung reglementarische Normen, denen beide Theile sich zu unterwerfen haben.

Wenn daher von einem Beförderungsvertrage, speciell im Güterverkehre von einem Frachtvertrage gesprochen wird, so kann dieser Begriff nur im uneigentlichen Sinne des Wortes angewendet werden, da alle Momente eines wirklichen Vertrages fehlen, das Reglement vollständig an die Stelle der Willensäusserungen in allen Beziehungen tritt. Das Vertragsrecht kommt hier in keiner anderen Bedeutung zum Ausdrucke, als bei den staatlichen Anstalten überhaupt, bei welchen die Handlungen nicht erst kraft eines besonderen Vertrages, sondern kraft des Amtes und seiner organischen Bestimmung seitens der vollziehenden Organe vorgenommen werden. Bei den Staatseisenbahnen fällt dies auch gar nicht auf, da es ja auch andere staatliche Verkehrsanstalten (Post, Telegraphen) giebt, deren der Einzelne sich bedient, ohne einen Vertrag im Auge zu haben. Bei den Privateisenbahnen liegt aber die Sache, was ihre Benützung anlangt, genau so wie bei den Staats-

[1]) Vergl. Beilage I, pag. 6, und Beilage XIV, pag. 171 und 197.

eisenbahnen; auch hier vollziehen die Organe der Anstalt gewisse, der organischen Bestimmung entsprechende Leistungen und auch hier hat Derjenige, der die Anstalt benützt, für die Leistung eine Vergütung, d. i. eine Gebühr im eigentlichen Sinne des Wortes zu leisten; der Unterschied ist nur der, dass die Privat-Eisenbahnunternehmungen in Ansehung des Entgeltes für ihre Leistungen selbst ein Geschäft machen, einen Verdienst zu erzielen haben, weil sie auf einen Erwerb angewiesen sind, was eben bei den Staats-Eisenbahnunternehmungen nicht der Fall ist.

Von dem Gesichtspunkte aus, dass ein Eisenbahnunternehmen eine Anstalt ist und als solche ihre staatliche Aufgabe vollzieht, kommen nicht nur die Bedingungen, unter denen die Annahme zur Beförderung und die Normen, welche für die Durchführung der Beförderung gelten, sondern auch die Bestimmungen über persönliche und sachliche Haftung und Ersatzleistung in Betracht und kann in erster Reihe blos von den Pflichten, erst in zweiter Reihe von Rechten der Eisenbahnunternehmungen gesprochen werden, denen dann die Rechte und Pflichten Derer entsprechen, welche die Eisenbahn benützen.

Das Betriebsreglement vom 10. Juni 1874, R. G. Bl. Nr. 75, ist nun die von der Staatsverwaltung aufgestellte Norm, nach welcher die Eisenbahnanstalten ihre Beförderungsaufgabe zu vollziehen, ihre Dienste Denen gegenüber zu leisten haben, welche diese Dienste in der Absicht in Anspruch nehmen, die Eisenbahn zur eigenen oder zur Beförderung von Sachen, beziehungsweise Gütern zu benützen; dasselbe enthält aber ausserdem auch noch eine Reihe von theils rein, theils vorwiegend polizeilichen Bestimmungen, welche die Wahrung der im Eisenbahnverkehre erforderlichen strengen Ordnung im Allgemeinen, die Sicherheit und das Wohlbefinden des die Eisenbahn benützenden Publicums, die Hintanhaltung von Gefahren für beförderte Sachen oder durch deren Beförderung, die Sicherstellung der Eisenbahnunternehmung gegen die Folgen incorrecter Handlungsweise der Reisenden und das Verhalten der Reisenden untereinander im Besonderen im Auge haben. Hierher gehören die Anordnungen über die Pflichten und

Rechte des Dienstpersonales (§§ 1, 2 und 12, Alinea 2),[1] über die Beschränkung des Befugnisses der nicht zum Bahnpersonale gehörigen Personen hinsichtlich des Betretens der Bahnhöfe und der Bahn auf die dem Publicum geöffneten Räume (§ 5),[2] über das Oeffnen der Wartesäle, Billet- und Gepäcksexpeditionen (§ 14, Alinea 1),[3] über das Einsteigen in die Wagen (§ 15, Alinea 1)[4] und den Ausschluss von der Mitreise bei Versäumniss des Einsteigens vor Abgabe des Abfahrtszeichens (§ 16, Alinea 1), über das Verbot des Verbleibens von Reisenden in zur Beförderung übernommenen Equipagen (§ 35, Alinea 3), über das Ausrufen der Stationen, die Dauer des Aufenthaltes und des allfälligen Wagenwechsels, das Verhalten beim Verlassen des Zuges in den Stationen und im Falle des Anhaltens ausserhalb einer Station, dann während der Fahrt im eigenen Interesse, die Mitnahme von Gegenständen in die Wagen (§ 17, Alinea 1, § 18, Alinea 2 bis 4, §§ 22, 27), über die Beförderung, Begleitung, Declaration und Abholung von Leichen (§ 34), über die Besorgung des Aus- und Einladens, der Befestigung und Begleitung von Thieren, die Ausschliessung von kranken und die Berechtigung zur Zurückweisung von wilden Thieren (§ 40), über die absolute Ausschliessung oder bedingte Zulassung von für Leben und Gesundheit von Menschen oder für den Bestand von Sachen gefährlichen oder schädlichen Gegenständen (§§ 48 und 49), über die Billetcontrole (§ 14, Alinea 2), über das Verbot, auf die Sitze zu treten (§ 19, Alinea 1) und Wagen oder deren Einrichtung zu beschädigen (§ 20), über die Conventionalstrafe und den Schadenersatzanspruch der Unternehmungen bei falscher oder ungenauer Declaration von Gegenständen, welche vom Transporte gänzlich ausgeschlossen sind oder nur bedingt zum Transporte zugelassen werden (§ 48), über das Erforderniss der Zustimmung der Mitreisenden zum Oeffnen von Fenstern an der Windseite (§ 19, Alinea 2), zur Mitnahme kleiner Hunde in

---

[1] Vergl. Beilage XIV, pag. 166, 167 und 173.

[2] Vergl. Beilage XIV, pag. 170.

[3] Vergl. Beilage XIV, pag. 174.

[4] Vergl. Beilage XIV, pag. 174.

das Coupé (§ 22, Alinea 1), zum Tabakrauchen in der ersten Wagenclasse, wenn keine eigenen Rauchcoupés vorhanden sind (§ 22, Alinea 2).[1])

Die für den eigentlichen Verkehr berechneten Bestimmungen, welche die Rechte und Pflichten des Publicums gegenüber der Bahnanstalt und umgekehrt begrenzen, scheiden zwar die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren und den Transport von Gütern strenge voneinander, weil die hervorragende wirthschaftliche Bedeutung des Güterverkehres eine sehr weitgehende Durchbildung der rechtlichen Verhältnisse erheischt; allein die Hauptgesichtspunkte sind für alle Arten der Beförderung im Wesentlichen dieselben. Diese Gesichtspunkte beziehen sich auf das Eingehen, die Durchführung und die Beendigung des Transportverhältnisses und die aus demselben resultirende Haftpflicht.

Eingegangen wird das Transportverhältniss durch die Erklärung der Transportanstalt, dem Begehren einer Person, gerichtet auf die Beförderung ihrer selbst oder anderer Personen und eventuell der zugehörigen Sachen, oder auf die Beförderung von Thieren oder Gütern, entsprechen zu wollen. Die Erklärung erfolgt regelmässig stillschweigend, symbolisch, durch einen Act des hierzu berufenen Organes der Eisenbahnunternehmung, welcher die Absicht der Anstalt, die Beförderung zu vollziehen, deutlich erkennen lässt, und zwar in Ansehung der Beförderung von Personen durch Ausgabe der Fahrbillets (§ 9),[2]) bei der Beförderung von Reisegepäck, Thieren und Equipagen durch Ausstellung und Einhändigung des Gepäckscheines oder Beförderungsscheines, respective Quittung (§§ 28, 36, 41),[3]) bei der Beförderung von Gütern durch die Aufdrückung des Expeditionsstempels auf dem von dem Versender auszustellenden Frachtbriefe (§ 49)[4]) und hat zur Folge, dass die Beförderung genau nach den Bestimmungen des Betriebs-

---

[1]) Vergl. Beilage XIV, pag. 170, 173, 174, 175, 177, 178, 182, 185, 190.
[2]) Vergl. Beilage XIV, pag. 171.
[3]) Vergl. Beilage XIV, pag. 179, 183, 185.
[4]) Vergl. Beilage XIV, pag. 191.

reglements durchzuführen ist; nur in Bezug auf solche Gegenstände, deren Verladung oder Transport nach dem Ermessen der übernehmenden Verwaltung besondere Schwierigkeit verursacht, kann die Beförderung von ausdrücklich und speciell zu vereinbarenden besonderen Bedingungen, also von dem Zustandekommen eines wirklichen Frachtvertrages abhängig gemacht werden (§ 48, *C*).[1] Ein Aehnliches gilt bezüglich der Gewährung von Extrafahrten für Personen (§ 7),[2] welche von dem Ermessen der Eisenbahnunternehmung abhängt.

Die Eingehung des die Beförderungspflicht der Eisenbahnanstalt im Gefolge habenden Verhältnisses kann im Allgemeinen nur verweigert werden, wenn aussergewöhnliche Hindernisse (z. B. Verkehrsunterbrechung durch Ueberschwemmung) oder höhere Gewalt (z. B. Zerstörung durch feindliche Gewalt) entgegenstehen oder die regelmässigen Transportmittel nicht ausreichen (§ 6),[3] im Besonderen aber auch noch in folgenden Fällen: 1. Im Personenverkehre hinsichtlich solcher Personen, welche wegen einer sichtlichen Krankheit oder aus anderen Gründen den Mitreisenden lästig fallen können; es wäre denn, dass dieselben ein besonderes Coupé bezahlen (§ 13);[4] 2. bezüglich des Reisegepäckes, welches nicht sicher und nicht dauerhaft verpackt (§ 25) oder nicht rechtzeitig aufgegeben worden ist (§ 26);[5] 3. in Ansehung lebender wilder Thiere überhaupt (§ 40);[6] 4. im Güterverkehre *a)* insolange die Beförderung nicht geschehen kann; die zugeführten Güter müssen jedoch im Einverständnisse mit dem Aufgeber bis zum Zeitpunkte der Möglichkeit des Transportes in den Räumlichkeiten, soweit solche disponibel sind, deponirt werden (§ 55);[7] *b)* in Ansehung eines Gutes, welches, ungeachtet seiner Natur eine Verpackung zum Schutze gegen Verlust oder Beschädigung auf dem Trans-

---

[1]) Vergl. Beilage XIV, pag. 191.
[2]) Vergl. Beilage XIV, pag. 171.
[3]) Vergl. Beilage XIV, pag. 171.
[4]) Vergl. Beilage XIV, pag. 173.
[5]) Vergl. Beilage XIV, pag. 178.
[6]) Vergl. Beilage XIV, pag. 185.
[7]) Vergl. Beilage XIV, pag. 197.

porte erfordert, nicht ordnungsmässig oder gar nicht verpackt ist; es steht jedoch in diesem Falle der Eisenbahnunternehmung das weitere Recht zu, sich zu entscheiden, ob sie das Gut ausnahmsweise befördern will, wenn der Absender das Fehlen oder den Mangel der Verpackung auf dem Frachtbriefe durch seine Unterschrift anerkennt (§ 47, Alinea 1);[1] *c)* wenn Stückgüter, deren Beschaffenheit es ohne Schwierigkeit gestattet, nicht seitens des Versenders mit der Bezeichnung der Bestimmungsstation dauernd versehen sind (§ 47, Alinea 4).[1]

Die Nothwendigkeit einer ablehnenden Erklärung einer Eisenbahnunternehmung und die Transportpflicht der letzteren entfällt ganz: 1. in Ansehung der vom Eisenbahntransporte überhaupt ausgeschlossenen Gegenstände, das sind: *a)* Güter, welche wegen ihres Gewichtes oder Umfanges, ihrer Form oder sonstigen Eigenschaft nach den Einrichtungen und der Benützungsweise der Bahn sich zum Transporte nicht eignen; *b)* alle postzwangspflichtigen Gegenstände, dann Documente, Edelsteine, echte Perlen und Pretiosen, *c)* alle der Selbstentzündung oder Explosion unterworfenen Gegenstände, welche von der Staatsverwaltung als nicht eisenbahntransportfähig bezeichnet werden (§ 48, *A*);[2] 2. in Ansehung bedingt zum Transporte zugelassener Güter, bei welchen die reglementarisch vorgeschriebenen Verpackungs-, Verwahrungs- und Aufgabsvorschriften nicht erfüllt sind (§ 48, *B*);[2] 3. in Ansehung kranker oder solcher Thiere, welche nach den Sanitätsvorschriften wegen der Gefahr einer Verschleppung von Seuchen vom Transporte ausgeschlossen sind; 4. in Ansehung von Equipagen und anderen Fahrzeugen, lebenden, nicht in die sub 3 bezeichnete Kategorie gehörigen Thieren, wenn sie in anderen als den zur Annahme bestimmten Stationen aufgegeben werden wollten (§ 35, Alinea 1, § 40, Alinea 1);[3] ausserdem ist die Eisenbahnunternehmung berechtigt, die Züge, mit welchen sie die Beförderung vollziehen will und bei lebenden Thieren auch, in welcher Anzahl dieselben gleich-

---

[1]) Vergl. Beilage XIV, pag. 189.

[2]) Vergl. Beilage XIV, pag. 190.

[3]) Vergl. Beilage XIV, pag. 183, 185.

zeitig sollen befördert werden können, zu bestimmen (§ 35, Alinea 2, § 42, Alinea 1, § 43, Alinea 1).[1])

Die Annahme zur Beförderung setzt bezüglich des Thier- und Sachentransportes in allen Fällen die rechtzeitige und ordnungsmässige Ein-, respective Auflieferung in die zur Expedition bestimmten Räume nach den im Betriebsreglement vorgeschriebenen Vorschriften voraus (§§ 26, 35, 42, 43, 56).[2]) Im Güterverkehre ist ausserdem noch die Ausstellung eines in der durch das Betriebsreglement vorgeschriebenen Weise ausgestellten, vorgedruckten, die Sendung an den Bestimmungsort begleitenden Frachtbriefes, und in dem Falle, als es sich um eine gleichzeitige Beförderung bedingt zum Transporte zugelassener Gegenstände verschiedener Gattung oder solcher Gegenstände mit anderen Gütern, oder von Gütern, welche unter Zoll- oder Steuercontrole stehen, oder vom Versender und Empfänger auf- und abzuladen sind, mit anderen Gütern, oder von verschiedenen Gütern, welche nach ihrer Beschaffenheit ein Zusammenladen nicht gestatten, handelt, oder endlich bei Gütern in Wagenladungen, wenn mehrere Wagen derselben Sendung laufen, über Verlangen der Eisenbahnunternehmung die Ausstellung entsprechend mehrerer Frachtbriefe (§ 50);[3]) dann bei Gütern, welche vor der Ablieferung an den Empfänger einer zoll- oder steueramtlichen Behandlung unterliegen, die Beigabe der nothwendigen Begleitpapiere und deren Verzeichnung im Frachtbriefe erforderlich (§ 51).[4]) Frachtbriefe jedoch, welche als Begleitung eines Gutes auf dem von einem anderen Frachtführer vor der Auflieferung auf eine Eisenbahn vollführten Transport gedient haben, verlieren für den Eisenbahntransport ihre rechtliche Bedeutung und können daher als Beilagen zum Eisenbahnfrachtbriefe nicht verwendet werden (§ 50, Punkt 2, Alinea 4).[5]) Die Ausstellung eines Frachtbriefes kann im internen österreichisch-ungarischen Verkehre auch bei

[1]) Vergl. Beilage XIV, pag. 183, 186.

[2]) Vergl. Beilage XIV, pag. 178, 183, 186, 193.

[3]) Vergl. Beilage XIV, pag. 191.

[4]) Vergl. Beilage XIV, pag. 194.

[5]) Vergl. Beilage XIV, pag. 192.

der Aufgabe lebender Thiere (Hunde und Pferde ausgenommen) zur Beförderung eintreten.

Der Frachtbrief hat zu enthalten: *a)* Ort und Datum der Ausstellung; *b)* die Angabe der Güter nach Zeichen, Nummern, Anzahl, Verpackungsart, Inhalt und Bruttogewicht der Frachtstücke (Colli), beziehungsweise nach jener Bezeichnung, welche den seitens einer Eisenbahnunternehmung für Güter, die nicht nach Gewicht angenommen werden, aufgestellten besonderen Vorschriften entsprechen; *c)* die Unterschrift des Absenders oder eine gedruckte, beziehungsweise gestempelte Zeichnung seines Namens; *d)* die deutliche und genaue Bezeichnung des Empfängers und des Bestimmungsortes, unter eventueller Angabe des einzuschlagenden Transportweges, wenn verschiedene Wege vom Absendungs- nach dem Bestimmungsorte führen (§ 50, P. 3).[1])

Der Versender hat alle Folgen zu tragen, welche aus unrichtigen, undeutlichen oder ungenauen Angahen im Frachtbriefe entspringen. Es kann nun einerseits die Uebereinstimmung des Frachtbriefes mit den Gütern nach Gewicht oder Inhalt seitens der Gepäcksexpedition geprüft und verificirt werden, es ist jedoch dieser Act in Gegenwart des Absenders oder Empfängers oder der Bevollmächtigten dieser Personen, oder in Gegenwart von mindestens zwei Zeugen zu vollziehen, andererseits aber auch von den Parteien die Feststellung der Stückzahl oder des Gewichtes der Güter in Wagenladungen durch die Bahnanstalt gefordert werden, und muss die Unternehmung diesem Begehren nachkommen, soferne die Güter vermöge ihrer Beschaffenheit eine derartige Feststellung ohne erheblichen Aufenthalt ermöglichen, und die auf dem Bahnhofe vorhandenen Wägevorrichtungen dazu ausreichen.

Der Versender ist berechtigt, ein „Duplicat" des Frachtbriefes zu verlangen. Dasselbe hat aber nur die Eigenschaft einer einfachen Bescheinigung der erfolgten Uebergabe.

Der Frachtbrief, welcher von der Eisenbahnanstalt abgestempelt ist, gilt als Beweis über das zwischen Versender und Eisenbahnunternehmung abgeschlossene

---

[1]) Vergl. Beilage XIV, pag. 193.

Transportverhältniss; bei Gütern, welche vom Absender, beziehungsweise Empfänger auf-, respective abgeladen werden, in Ansehung der Stückzahl und des Gewichtes jedoch nur dann, wenn die Menge und das Gewicht durch den Stempel der Ausgangsstation ausdrücklich bescheinigt ist.

Bei Aufgabe gewisser Gegenstände haben die Versender, respective Aufgeber entweder obligatorisch oder über Verlangen der Eisenbahnunternehmung noch besondere Bedingungen zu erfüllen, von denen die Beförderung abhängt. So muss 1. behufs Beförderung von Leichen der vorschriftsmässige Leichenpass beigebracht und ein mitreisender Begleiter beigegeben werden (§ 34);[1]) 2. in Ansehung lebender Thiere der Absender das Einladen in die Wagen, die zur Befestigung erforderlichen Mittel und das Anbinden selbst besorgen oder besorgen lassen und sich von der sicheren Anlegung selbst überzeugen (§ 40);[2]) dann kann 3. bei lebenden Thieren die Beigabe einer Aufsichts-, respective Begleitperson — im Wagen oder anderwärts unterbringbar — (§ 40); und kann 4. die Beigabe der Bedeckung für solche Artikel, welche unverpackt in offenen Wagen zur Verladung gelangen und einen besonderen Schutz gegen äussere Einflüsse erheischen, verlangt werden (§ 48, *C.*).[3])

Für die Uebernahme der Beförderungspflicht seitens der Eisenbahnunternehmung hat Derjenige, der die Eisenbahn zur Beförderung benützt, die tarifmässige Gebühr zu leisten (§§ 8 und 52).[4]) Die Bezahlung hat — den Güterverkehr ausgenommen — sofort zu geschehen (§§ 9, 26, 34, 41, 42),[5]) und kann auch im Güterverkehre, wo ebenso wie bei der Beförderung lebender Thiere, die im internen österreichisch-ungarischen Verkehre mit Frachtbrief zur Aufgabe gelangen, die Anweisung der Frachtgelder auf den Empfänger statthaft erscheint (§ 53),[6]) in dem Falle ebenfalls bei der Aufgabe gefordert werden, wenn die Güter nach der annehmenden Bahn Ermessen dem

[1]) Vergl. Beilage XIV, pag. 182.
[2]) Vergl. Beilage XIV, pag. 185.
[3]) Vergl. Beilage XIV, pag. 191.
[4]) Vergl. Beilage XIV, pag. 171, 195.
[5]) Vergl. Beilage XIV, pag. 171, 178, 182, 185, 186.
[6]) Vergl. Beilage XIV, pag. 197.

schnellen Verderben unterliegen oder die Fracht nicht sicher decken. Fehler bei der Berechnung der Beförderungsgebühren sind sowohl zu Gunsten der Unternehmung als zu jener des die Eisenbahn Benützenden zu rectificiren (§ 53).

Ausser den tarifmässigen Gebühren für die Beförderung selbst und im Güterverkehre auch für das Auf- und Abladen des Gutes hat eine Eisenbahnunternehmung selbstverständlich das Recht, den Ersatz baarer Auslagen, als Transit-, Ein- und Ausgangsabgaben, Kosten für Ueberführung, Reparaturskosten, welche durch die Güter selbst hervorgerufen werden und zu ihrer Erhaltung nothwendig sind, zu fordern. Ferner erwächst einer Eisenbahnunternehmung eventuell noch ein ebenfalls tarifmässig geregelter Anspruch für besondere active oder passive Leistungen, und zwar: 1. auf ein Wägegeld: *a)* wenn der Absender das Gewicht des zu befördernden Gutes im Frachtbriefe anzusetzen unterlassen und die Ergänzung des Frachtbriefes nach dieser Richtung der Eisenbahnunternehmung überlässt; *b)* wenn der Absender, in dessen Abwesenheit die Feststellung des Gewichtes des aufgelieferten Gutes erfolgte, eine neuerliche Ermittlung in seiner oder seines Beauftragten Gegenwart vor der Verladung verlangt (§ 52);[1] 2. auf eine Provision: *a)* bei Anweisung der Zahlung der Frachtgebühren und der auf den Gütern bei ihrer Aufgabe zur Bahn haftenden Spesen auf den Empfänger (Nachnahme) in allen Fällen, wo nicht die Nachnahme in Folge des Ueberganges des Gutes von einer Eisenbahn an die andere durch die Eisenbahnunternehmungen selbst im Verkehre untereinander entsteht; *b)* für Vorschüsse, welche auf den Werth des Gutes von der Eisenbahnunternehmung gegeben werden, *c)* für baare Auslagen, die auf das Gut gemacht wurden (§ 54);[2] 3. auf ein Lagergeld: *a)* wenn die aufgelieferten Güter vor der Abfahrt zurückgenommen werden, ohne dass die Ursache hierzu in einem die Bahn betreffenden, ausserhalb der Verantwortlichkeit der Anstalt stehenden Umstande (Verhinderung des Antrittes oder der Fortsetzung des Transportes durch Naturereignisse) gelegen wäre; *b)* wenn bei

---

[1]) Vergl. Beilage XIV, pag. 195—196

[2]) Vergl. Beilage XIV, pag. 197.

einer successive erfolgenden Auflieferung der in demselben Frachtbriefe declarirten Sendungen eine Verzögerung des Auflieferungsgeschäftes ersichtlich ist; *c)* wenn Güter mit unvollständigen oder unrichtigen Frachtbriefen aufgeliefert sind und deshalb bis zur Vervollständigung oder Berichtigung der Frachtbriefe liegen bleiben müssen, diese Vervollständigung oder Berichtigung aber binnen 24 Stunden nicht erfolgt ist; *d)* wenn der Versender die zum Beladen eines von ihm zu diesem Zwecke bestellten Wagens bestimmte Frist (welche eine allgemein geltende und daher zu publicirende ist) nicht einhält und die Eisenbahnunternehmung sich bestimmt findet, das bereits Geladene unter Entziehung des Wagens zu entfernen und zu lagern; *e)* wenn die Güter nicht innerhalb der vorgeschriebenen Frist abgenommen werden (§ 60);[1] bei Equipagen, Pferden und sonstigen Thieren (§§ 36, 42, 43)[2] tritt an die Stelle des Lagergeldes das Standgeld; 4. auf eine Conventionalstrafe, welche entweder, gleich dem Lagergelde, den Charakter einer Interessenvergütung oder aber die Natur einer Strafe für ein incorrectes Handeln besitzt. Das erstere ist der Fall bei der Conventionalstrafe, welche die Eisenbahnanstalt von dem Versender, welcher Eisenbahnwagen zur eigenen Verladung mit Gütern bestellt hat, in dem Falle einzieht, wenn er die Verladung und Abfertigung der Güter nicht binnen der bestimmten Frist bewirkt; zur Sicherstellung dieser Conventionalstrafe kann die Bestellung einer Caution im Vorhinein verlangt werden. Als Strafe ist die Conventionalstrafe aufzufassen in allen anderen Fällen, wo das Betriebsreglement der Eisenbahnunternehmung das Recht auf dieselbe zuerkennt, d. i. *a)* wenn ein Reisender ohne giltiges Fahrbillet betroffen wird (§ 14, Alinea 2);[3] die Mitnahme eines Reisenden, der ausser Stande war, noch ein Billet zu erlangen und dies gleich beim Einsteigen der diensthuenden Person bekanntgiebt, hat dagegen keine Conventionalstrafe, sondern blos eine Erhöhung des Fahrpreises im Gefolge; *b)* bei Mitnahme feuergefährlicher

---

[1]) Vergl. Beilage XIV, pag. 203.
[2]) Vergl. Beilage XIV, pag. 183, 186.
[3]) Vergl. Beilage XIV, pag. 174.

Gegenstände, sowie von Gepäck, welches Flüssigkeiten und andere Gegenstände enthält, die auf irgend eine Weise Schaden verursachen könnten, gegen das bestehende Verbot in die Personenwagen (§ 22, Alinea 3);[1] *c)* wenn unter falscher Declaration Leichen zur Beförderung gebracht werden (§ 34, Alinea 5);[2] *d)* wenn unter falscher oder ungenauer Declaration die vom Transport ausgeschlossenen oder nur unter Beobachtung gewisser Bedingungen zugelassenen Gegenstände zur Beförderung gelangen (§ 48).[3] Die Conventionalstrafe kann vom Versender oder Empfänger nach Wahl der Eisenbahnunternehmung eingezogen werden (§ 48); *e)* mit dem gleichen Rechte der Eisenbahnunternehmung gegenüber denselben Personen bei unrichtiger Angabe des Gewichtes oder Inhaltes einer Sendung (§ 50, Punkt 4);[4] *f)* für Ueberladung, d. i. Ladung der Wagen über das Mass der auf denselben vermerkten Tragfähigkeit hinaus (§ 52).[5]

In Bezug auf den Güterverkehr kann umgekehrt auch die Eisenbahnunternehmung in die Lage kommen, durch Zahlung einer Conventionalstrafe Entschädigung zu leisten, wenn sie dem Besteller von Wagen die zugesicherten Wagen nicht rechtzeitig stellt.

Die Durchführung des eingegangenen Transportverhältnisses bezieht sich auf jene Thätigkeit der Eisenbahnanstalt, welche die Erfüllung der Absicht dessen, der die Eisenbahn benützt, zum Zwecke hat, d. i. der Antritt der Beförderung der Person oder der Sachen, beziehungsweise Güter nach dem Zeitpunkte der Uebernahme am Aufnahmsorte und die Vollziehung der Beförderung bis zum Bestimmungsorte.

Für den Antritt und die Art der Beförderung ist in Ansehung der Personen das gelöste Fahrbillet entscheidend. Dasselbe bezeichnet das Ziel der Reise (Endstation, nach welcher der Reisende auf der Bahn befördert zu werden verlangt), die Zeit und den Zug, wofür das Billet gelöst ist, und die Wagen-

[1]) Vergl. Beilage XIV, pag. 177.
[2]) Vergl. Beilage XIV, pag. 182.
[3]) Vergl. Beilage XIV, pag. 191.
[4]) Vergl. Beilage XIV, pag. 193.
[5]) Vergl. Beilage XIV, pag. 196.

classe, in welcher der Reisende befördert zu werden wünscht (§§ 9 und 10);[1]) mit dem Fahrbillet ist auch das Recht verbunden, die Mitnahme von Reisegepäck (Gegenstände zur Befriedigung der Bedürfnisse auf der Reise) zu beanspruchen, wenn es rechtzeitig eingeliefert ist (§ 26);[2]) durch das Fahrbillet erlangt der Reisende desgleichen auch das Recht zur Mitnahme von Handgepäck (kleine, leicht tragbare Gegenstände) in den Wagen, soferne nicht Zoll- oder Steuervorschriften dies verbieten (§ 27).[2])

Aus dem Fahrbillet erwächst dagegen dem Reisenden kein Recht auf einen bestimmten Platz (§ 12),[3]) sondern blos durch den Besitz eines durchgehenden Billets der Vorrang vor neu hinzutretenden Reisenden; ferner kein Recht auf das Einhalten der fahrplanmässigen Abfahrts- oder Ankunftszeit der Züge (§ 21, Alinea 1);[4]) hat jedoch die eingetretene Verspätung das Versäumen eines Anschlusses im Gefolge gehabt, und ist die Verspätung nicht durch höhere Gewalt, d. i. eine Ereignung, welche die Eisenbahnunternehmung weder voraussehen noch vermeiden konnte (heftiges Gewitter, Blitzschlag, Erdbeben, Dammrutschung in Folge Wolkenbruches, Beschädigung einer Brücke durch ein durchfahrendes Fahrzeug etc. etc.), eingetreten, so kann der Reisende die Rückerstattung des Preises für die Hinfahrt und für die Rückfahrt verlangen, wenn er seinen Anspruch sofort nach Ankunft des verspäteten Zuges dem Stationsvorsteher gemeldet und mit dem nächsten rückfahrenden Zuge die Rückreise ununterbrochen bis zur Ausgangsstation vollführt hat. Ueber diese Thatsachen haben die Stationsvorstände der in Betracht kommenden Stationen Bescheinigungen zu ertheilen. Hat dagegen der Reisende selbst auf der Ausgangs- oder auf einer Zwischenstation versäumt, rechtzeitig in dem Zuge platzzunehmen, so hat er lediglich das Recht, sich die Giltigkeit des Billets (ausgeschlossen Retour-, Rundreise-, Vergnügungszugs-

[1]) Vergl. Beilage XIV, pag. 171, 172.

[2]) Vergl. Beilage XIV, pag. 178.

[3]) Vergl. Beilage XIV, pag. 173.

[4]) Vergl. Beilage XIV, pag. 176.

billets) verlängern zu lassen und mit einem an demselben oder am nachfolgenden Tage an die Bestimmungsstation abgehenden Zuge gleicher oder niedererer Ordnung zu reisen; ein Anspruch auf Rückerstattung des Fahrgeldes oder Entschädigung steht ihm nicht zu (§ 16).[1]) — Endlich hat der Reisende, ausser dem Falle eines ordnungsmässig eingerichteten Durchgangsverkehres, auf Grund des Billets nicht das Recht, zu begehren, die Reise von Bahn zu Bahn in einem und demselben Wagen zurücklegen zu können. Besteht ein Durchgangsverkehr, so ist ein solcher Anspruch zwar vorhanden, jedoch durch die Anzahl der hierzu bestimmten Wagen, beziehungsweise durch die in denselben verfügbaren Plätze begrenzt.

Für den Antritt der Beförderung von Gütern ist die von der Eisenbahnverwaltung publicirte Expeditionsfrist und die Reihenfolge der Auflieferung der Güter (§§ 56 und 57)[2]) massgebend. Eine Ausnahme in letzterer Beziehung ist nur insoferne gestattet, als die frühere Beförderung eines später aufgelieferten Gutes in den Einrichtungen der Bahn (z. B. Mangel an gedeckten Lastwagen, während offene vorhanden sind), in den Transportverhältnissen (z. B. Abwicklung einer Campagne) oder im öffentlichen Interesse (z. B. Sendung von Hilfsmateriale an Unglücksstätten) begründet ist. Der eingeleitete Transport erfolgt ohne Rücksicht auf die Anzahl der Bahnen, welche den Weg vermitteln, von und nach allen für den Güterverkehr eingerichteten Stationen und ist für den Uebergang von einer Bahn auf die andere nichts weiter erforderlich, als die Uebergabe des Frachtbriefes und der sonstigen Begleitpapiere (§ 46).[3]) Für die Vollziehung und Dauer des Transportes ist der Frachtbrief und die ebenfalls öffentlich kundzumachenden Transportfristen entscheidend. Die Transportfrist berechnet sich aus der Gesammtentfernung zwischen der Aufgabs- und Bestimmungsstation ohne Rücksicht auf Anzahl der Eisenbahnen, welche das Gut durchläuft. Kann an die

---

[1]) Vergl. Beilage XIV, pag. 174.

[2]) Vergl. Beilage XIV, pag. 198, 199.

[3]) Vergl. Beilage XIV, pag. 189.

vom Gute zu erreichende Bestimmungsstation auf verschiedenen Wegen über die Linien concurrirender Bahnen gelangt werden und hat der Versender den einzuschlagenden Weg nicht ausdrücklich bezeichnet, so ist die Annahmeunternehmung zwar berechtigt, auf Gefahr des Absenders denjenigen Weg für die Beförderung des Gutes zu wählen, den sie im Interesse des Absenders als den zweckmässigsten erkennt (§ 50, Punkt 3, Alinea 3)[1], der Berechnung der Transportfrist jedoch ist die kürzeste Route selbst dann zu Grunde zu legen, wenn das Gut auf Grund getroffener Verabredung über perennirende oder periodische Verkehrstheilung (Cartell) auf eine längere Route geleitet wird. Die Transportfrist und die Expeditionsfrist, welche auch, wenn das Gut auf mehrere Bahnen übergeht, immer nur einmal zu rechnen ist, bilden zusammen die von den Unternehmungen einzuhaltende Lieferfrist. Dieselbe beträgt bei Eilgütern die Hälfte der für gewöhnliche Frachtgüter bestimmten Zeit, und beginnt mit der auf die Abstempelung des Frachtbriefes folgenden Mitternacht; sie kann nur dann erweitert werden, wenn besondere Umstände dies rechtfertigen, die behördlich anerkannt werden, d. i. für Messen und andere aussergewöhnliche Verkehrsverhältnisse (z. B. Andrang der Producte nach der Ernte), dann bei Passirung einer Verbindungsbahn für mehrere an einem Orte einmündende Bahnen (Wien, Prag), und wenn das Gut einen nicht überbrückten Flussübergang (Trajectanstalt) zu übersetzen hat; letztere Bestimmung hat übrigens zweifellos auch analoge Anwendung auf den Fall einer Seefähre, welche den Zweck hat, die Güter von einer Uferseite zur anderen behufs Weiterbeförderung von Bahn zu Bahn oder an den am anderen Ufer gelegenen Bestimmungsort zu befördern (§ 57).[2])

Eine Lösung oder Abänderung des Beförderungsverhältnisses, wie es der im Zeitpunkte der Eingehung geäusserten Absicht dessen, der die Eisenbabn benützt, entspricht, kann vor der Beendigung desselben 1. jederzeit im

---

[1]) Vergl. Beilage XIV, pag. 193.

[2]) Vergl. Beilage XIV, pag. 199.

beiderseitigen Einvernehmen der Anstalt und des Benützenden und 2. ausserhalb dieses Einvernehmens aber auch einseitig in den nach dem Betriebsreglement zugelassenen Fällen eintreten, welche entweder in spontanen Willensäusserungen oder in ausserhalb der Willenssphäre der Betheiligten liegenden Ereignungen begründet sind.

Die Fälle, wo im Personenverkehre aus der Willensäusserung des Reisenden die genannten rechtlichen Folgen sich ergeben, sind folgende: *a)* Dem Reisenden steht es frei, die Fahrt zu unterlassen und das bezahlte Fahrgeld zurückzuverlangen, wenn ihm der seinem Billet entsprechende Platz nicht angewiesen, beziehungsweise zeitweilig ein Platz in einer höheren Wagenclasse nicht eingeräumt werden kann, und er nicht willens ist, sein Billet gegen ein solches niedrigerer Classe unter Rückvergütung der Preisdifferenz umzutauschen (§ 9, Alinea 3);[1] *b)* dem Reisenden steht es frei, gegen Bezahlung des entsprechenden Differenzbetrages sowohl vor Abgang des Zuges als auch unterwegs seinen Platz mit einem solchen in der höheren Wagenclasse zu vertauschen; dagegen hat er bei freiwilliger Benützung einer niedereren als der nach dem gelösten Billete gebührenden Wagenclasse keinen Anspruch auf Ersatz einer Preisdifferenz (§ 11);[2] *c)* dem Reisenden steht das Recht zu, die Fahrt auf einer Zwischenstation zu unterbrechen und dieselbe mit einem am nämlichen oder nächstfolgenden Tage nach der Bestimmungsstation abgehenden, zu keinem höheren Tarifsatze fahrenden Zuge wieder aufzunehmen (§ 10, Alinea 2).[3]

Der Fall, dass die Eisenbahnunternehmung berechtigt erscheint, der Reise einer auf dem Zuge befindlichen Person ein vorzeitiges Ende zu setzen, tritt ein: *a)* wenn der Reisende die vorgeschriebene Ordnung nicht beobachtet, sich den Anordnungen des Dienstes nicht fügt, trunken ist oder sich unanständig benimmt; *b)* wenn erst unterwegs wahrgenommen wird, dass der Reisende wegen einer sichtlichen Krankheit

---

[1]) Vergl. Beilage XIV, pag. 172.
[2]) Vergl. Beilage XIV, pag. 173.
[3]) Vergl. Beilage XIV, pag. 172.

oder aus anderen Gründen durch seine Nachbarschaft den Mitreisenden lästig fällt und es wegen Nichtleistung der erforderlichen Zahlung oder aus anderen Gründen nicht möglich ist, ihm ein eigenes Coupé anzuweisen. Bei ersterer Eventualität hat der Reisende keinen Anspruch auf den Ersatz des Fahrgeldes für die nicht durchfahrene Strecke und keinen Anspruch auf Ausfolgung des etwa aufgegebenen Reisegepäckes vor der Bestimmungsstation; bei der zweiten Eventualität dagegen muss das Reisegepäck ausgefolgt und das Fahrgeld, sowie die Gepäckfracht für die nichtdurchfahrene Strecke ersetzt werden (§§ 23, 13).[1])

Im Güterverkehre hat jedoch die Eisenbahnunternehmung bis zur Beendigung der Beförderung keinerlei Disposition über das in Beförderung befindliche Gut aus eigener freier Initiative. Dagegen hat sie, solange der Frachtbrief noch in ihrer Gewalt ist, nachträglichen Anweisungen des Absenders wegen Zurückgabe des Gutes oder Auslieferung desselben an einen anderen als den im Frachtbriefe verzeichneten Empfänger Folge zu leisten; sie ist aber einerseits nicht verpflichtet, Anweisungen, welche nicht von der Aufgabsstation erfolgen, zu beachten, andererseits kann sie die Rückgabe des etwa ausgestellten Frachtbriefduplicates oder des Aufnahmsscheines fordern (§ 59, Alinea 1);[2]) ausserdem hat der Versender in dem Falle, als er die Zurückgabe des Gutes verlangt, neben der tarifmässigen Fracht für die vom Gute zurückgelegte Strecke das tarifmässige Reugeld zu zahlen (§ 60, Alinea 2).[3])

Treten ausserhalb der Willenssphäre der im Beförderungsverhältnisse stehenden Eisenbahn Ereignungen (Naturereignisse, Zufall) ein, welche im Personenverkehre das Ausfallen oder die Unterbrechung einer Fahrt, im Güterverkehre die Verhinderung des Antrittes oder der Forsetzung des Bahntransportes im Gefolge haben, so ist die sich der Eisenbahn bedienende Person im ersten Falle nur zur Rückforderung des für die nicht durchfahrene Strecke gezahlten Fahrgeldes (§ 21, Alinea 2),[4])

[1]) Vergl. Beilage XIV, pag. 177, 173.

[2]) Vergl. Beilage XIV, pag. 201.

[3]) Vergl. Beilage XIV, pag. 208.

[4]) Vergl. Beilage XIV, pag. 176.

im zweiten Falle dagegen berechtigt, anstatt die Aufhebung des Hindernisses abzuwarten, gegen Ersatz der Kosten der Vorbereitung des Transportes und der Wiederausladung und gegen Berichtigung der Fracht für die von dem Gute zurückgelegte Transportstrecke an die schuldlose Eisenbahnunternehmung das Gut zurückzunehmen (§ 58, Alinea 1).[1] — Beschränken sich die Folgen eines Elementar-Ereignisses oder anderer Hindernisse blos auf eine Strecke einer Bahn, so hat die Eisenbahnunternehmung einerseits den Personenverkehr durch Vorsorge für die Weiterbeförderung bis zur fahrbaren Strecke mittelst anderer Fahrgelegenheiten bis zu dem Zeitpunkte, wo eine andere Massnahme getroffen sein wird, aufrecht zu erhalten, ist aber andererseits nicht verpflichtet, diese Weiterbeförderung um die für die Fahrt auf der Eisenbahn erlegten Gebühren zu leisten (§ 21, Alinea 5).[2] Ist die Fortsetzung des Transportes eines Gutes wegen einer Betriebsstörung auf dem vom Versender angegebenen oder von der Eisenbahnunternehmung gewählten Wege unthunlich, dagegen auf einem anderen Wege möglich, so ist es, soferne der Versender nicht aus eigenem Antriebe das Transportverhältniss aufgiebt, der Entscheidung der Eisenbahnunternehmung überlassen, ob es dem Interesse der Betheiligten mehr entspricht, die Beseitigung der Störung abzuwarten oder gegen Ersatz der Kosten die Sendung über eine Hilfsroute dem Bestimmungsorte zuzuführen oder die Disposition des Absenders über die Güter einzuholen (§ 58, Alinea 2).[3]

Nach Beendigung der Beförderung erwächst aus dem Transportverhältnisse auf dem Gebiete des Personenverkehres weder der Eisenbahnunternehmung noch dem Reisenden ein weiteres Recht. Letzterer hat die Pflicht, den Bahnhof in der angewiesenen Richtung zu verlassen; hat er Reisegepäck aufgegeben, so kann er auf der Bestimmungsstation gegen Rückgabe des Gepäckscheines und in

---

[1] Vergl. Beilage XIV, pag. 200.
[2] Vergl. Beilage XIV, pag. 176.
[3] Vergl. Beilage XIV, pag. 200.

Ermanglung desselben unter Nachweis der Empfangsberechtigung gegen Ausstellung eines Reverses und eventuell auch Leistung einer Sicherheit die sofortige Auslieferung verlangen oder das Gepäck später abfordern oder abholen lassen; erfolgt die Abholung nach Ablauf von 24 Stunden nach Ankunft des Gepäckes, so ist die Eisenbahnunternehmung berechtigt, Lagergeld zu erheben. Auf früheren Stationen kann das Reisegepäck nur insoweit gefordert werden, als dies Zeit, Umstände, Zoll- und Steuervorschriften gestatten, und muss bei der Auslieferung nicht nur der Gepäckschein zurückgestellt, sondern auch das Billet vorgezeigt werden. In allen Fällen aber hat der Reisende die zur ordnungsmässigen Ausladung und Ausgabe, sowie zur etwaigen steueramtlichen Behandlung erforderliche Zeit abzuwarten (§ 28).[1])

Zur Aufgabe gebrachte Hunde werden gegen Zurückgabe des Aufgabescheines ausgefolgt und müssen sofort in Empfang genommen werden (§ 42).[2])

In Ansehung des Sachentransportes hat die Eisenbahnunternehmung die Pflicht, dem zur Empfangnahme Legitimirten (dem Berechtigten) den Bezug, respective die Uebernahme der beförderten Sache zu ermöglichen; der Berechtigte dagegen hat das Recht, gegen Erfüllung der vorgeschriebenen Bedingungen die rechtzeitige Auslieferung der Sache zu verlangen. Für die einzelnen Arten des Sachentransportes gelten in dieser Richtung im Wesen folgende Bestimmungen:

1. Equipagen, Pferde und andere nicht im Frachtbrief aufgegebene lebende Thiere sind gegen Rückgabe der Quittung oder des Beförderungsscheines auszufolgen; die Entfernung muss binnen bestimmter Frist (für Pferde eine Stunde, für andere Thiere und Equipagen zwei Stunden) erfolgen, widrigens die Eisenbahnunternehmung berechtigt ist, ein Standgeld zu erheben oder bei den Thieren letzterer Gattung die Verpflegung derselben ausserhalb des Bahnhofterritoriums auf Gefahr und Kosten des Versenders zu verfügen (§§ 36, 42, 43).[3])

---

1) Vergl. Beilage XIV, pag. 179.

2) Vergl. Beilage XIV, pag. 186.

3) Vergl. Beilage XIV, pag. 183, 186.

2. Im Güterverkehre ist die Eisenbahnunternehmung verpflichtet, dem durch den Frachtbrief bezeichneten Empfänger den Frachtbrief und das Gut am Bestimmungsorte auszuliefern.

Die Eisenbahnanstalt kann die Güter entweder selbst dem Empfänger an seine Behausung oder an sein Geschäftslocal zuführen lassen oder aber die Abholung den Empfängern, soferne dieses Befugniss nicht im allgemeinen Verkehrsinteresse mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde beschränkt oder ganz aufgehoben ist, überlassen, muss aber im letzteren Falle, ausser wenn das Gut „Bahnhof restante" gestellt ist, dem Adressaten von der Ankunft und Bereitstellung des Gutes schriftlich Nachricht (Aviso) geben und diese durch die Post, einen Boten oder in sonst üblicher Weise zukommen lassen. Ausgeschlossen ist die Selbstabholung jedoch unter allen Umständen in Ansehung jener Güter, welche nach den Gebäuden für die Amtshandlungen der Finanzverwaltung gefahren werden müssen.

Behufs Zustellung der Güter im Stationsorte oder nach seitlich gelegenen Ortschaften kann sich die Eisenbahnunternehmung unter Einhebung bestimmter Taxen eigens bestellter Rollfuhren bedienen und gilt das Gut erst dann als abgeliefert, wenn das Gut von dem Fuhrmanne dem Berechtigten ausgehändigt ist (§ 59).[1] Die Eisenbahnunternehmung ist aber auch berechtigt, Güter, deren Bestimmungsort nicht an der Eisenbahn gelegen oder eine nicht für den Güterverkehr eingerichtete Eisenbahnstation ist, in dem Falle als bezüglich der Weiterbeförderung weder vom Absender noch vom Empfänger eine Verfügung getroffen wird, durch einen Spediteur oder eine andere Gelegenheit auf Kosten und Gefahr des Versenders nach dem Bestimmungsorte weiter befördern zu lassen (§ 61);[2] in diesem Falle sind mit der erfolgten Uebergabe an Denjenigen, der die Weiterbeförderung übernimmt, die aus dem Transportverhältnisse entspringenden Verbindlichkeiten der Eisenbahnunternehmung als erfüllt anzusehen.

Nach geschehener Zahlung der etwa noch nicht berichtigten Fracht und der auf den Gütern haftenden Auslagen und

---

[1]) Vergl. Beilage XIV, pag. 201.

[2]) Vergl. Beilage XIV, pag. 209.

Gebühren erfolgt gegen Einlieferung der Empfangsbescheinigung und Vorzeigung des quittirten Frachtbriefes die Auslieferung des Gutes oder die Stellung der Wagen zur Entladung. Die Eisenbahnunternehmung ist jedoch zur Ausfolgung des Gutes ohne Zahlung der auf demselben haftenden Nachnahme insbesondere auch dann nicht verpflichtet, wenn die Nachnahme von dem Verfrachter nicht dem Auftrage des Aufgebers gemäss genommen wurde.[1])

Hat die Eisenbahnunternehmung das angekommene Gut dem Adressaten avisirt, so ist sie berechtigt, dasselbe Demjenigen auszufolgen, welcher den vom Adressaten unterfertigten Aviso- und Bezugsschein überbringt. Der unterfertigte Avisoschein für sich allein liefert im Processfalle keinen Beweis für die Ausfolgung des Gutes an den Adressaten.[2]) Der Adressat erwirbt durch die Uebernahme des Frachtbriefes das Eigenthum des Frachtgutes.[3]) Es ist daher einerseits die Eisenbahnunternehmung verpflichtet, nur den Anweisungen des im Besitze des Frachtbriefes befindlichen Adressaten wegen Auslieferung des Gutes an einen anderen als den im Frachtbriefe bezeichneten Empfänger Folge zu leisten, und hat auch der ihr vom Adressaten ertheilten, der Handelsusance am Ablieferungsorte entsprechenden symbolischen Anweisung zur Ausfolgung des Frachtgutes an eine andere Person nachzukommen;[4]) andererseits ist der Adressat nicht verbunden, das ihm ausgehändigte Frachtgut, welches in Folge einer von dem Versender an die Eisenbahnanstalt gelangten, dem Abgabsamte jedoch unbekannt gebliebenen Ordre an eine andere Person hätte ausgefolgt werden sollen, der Eisenbahnunternehmung zurückzustellen.[5])

[1]) Vergl. Entsch. des Obersten G. H. vom 23. August 1850, Z. 4515. (Sammlung Epstein, Nr. 6.)

[2]) Vergl. Entsch. des Wiener Ober-L. G. vom 9. November 1871, Z. 16089. (Sammlung Röll, Nr. 82, pag. 184.)

[3]) Vergl. Entsch. des Obersten G. H. vom 9. Mai 1871, Z. 14836. (Sammlung Röll, Nr. 75, pag. 164.)

[4]) Vergl. Entsch. des Obersten G. H. vom 8. Nov. 1871, Z. 5750. (Sammlung Röll, Nr. 81, pag. 182.)

[5]) Vergl. Entsch. des Wiener Ober-L. G. vom 16. Juli 1872, Z. 10481. (Sammlung Röll, Nr. 92, pag. 206.)

Der Empfänger ist berechtigt, bei der Auslieferung von Gütern an ihn deren Nachwägung in seiner Gegenwart auf dem Bahnhofe zu verlangen. Diesem Verlangen muss die Eisenbahnverwaltung bei Collogütern stets, bei Wagenladungsgütern insoweit, als die auf dem Bahnhofe vorhandenen Wägevorrichtungen dazu ausreichen, nachkommen. Gestatten die Wägevorrichtungen der Eisenbahn eine Verwiegung von Wagenladungsgütern auf dem Bahnhofe nicht, so bleibt dem Empfänger überlassen, die Verwiegung da, wo derartige Wägevorrichtungen am nächsten zur Verfügung stehen, in Gegenwart eines dazu von der Eisenbahnverwaltung zu bestellenden Bevollmächtigten vornehmen zu lassen (§ 59, Punkt 4, Alinea 3).[1])

Ergiebt die Nachwägung kein von der Eisenbahnverwaltung zu vertretendes Gewichtsmanco, so hat der Empfänger die durch die Verwiegung entstandenen Kosten, beziehungsweise tarifmässigen Gebühren, sowie die Entschädigung für den etwa abgeordneten Bevollmächtigten zu tragen (§ 59, Punkt 4, Alinea 4).[1])

Dagegen hat die Eisenbahnverwaltung, falls ein von ihr zu vertretendes und nicht bereits anerkanntes Gewichtsmanco festgestellt wird, dem Empfänger die ihm durch die Nachwägung verursachten Kosten zu erstatten (§ 59, Punkt 4, Alinea 5).[1])

Langt eine in demselben Frachtbriefe verzeichnete Sendung, welche jedoch aus Theilen besteht, deren jeder für sich ohne Zusammenhang mit dem Ganzen einen gemeinen Werth hat, nur theilweise ein, so kann der Adressat die Annahme des angekommenen Theiles und die Zahlung des verhältnissmässigen Frachtbetrages nicht verweigern, es bleiben ihm jedoch seine allfälligen Entschädigungsansprüche vorbehalten. Ebenso wenig rechtfertigt die Beschädigung eines Theiles des Frachtgutes die Ablehnung des Bezuges des letzteren seitens des Adressaten.[2])

In Ansehung der Verbindlichkeit des Empfängers oder des von ihm Angewiesenen zum Bezuge des Gutes gelten

[1]) Vergl. Beilage XIV, pag. 203.

[2]) Vergl. Entsch. des Wiener Ober.-L. G. vom 24. April 1877, Z. 9. (Sammlung Röll, Nr. 209, pag. 500.)

besondere Bestimmungen, welche durch eigene Vorschriften von jeder Eisenbahnverwaltung festgesetzt werden und zu publiciren sind (§ 59).[1]) Hierbei ist zu beachten, dass bei den Fristen zwischenfallende Sonn- oder Feiertage nicht mitzurechnen sind. Wenn die Güter innerhalb der vorgeschriebenen Frist nicht abgenommen, beziehungsweise nicht ausgeladen und abgeholt werden, so entsteht für den Adressaten die Verpflichtung zur Bezahlung eines Lagergeldes, beziehungsweise einer Strafmiethe nach dem Tarife, der in gleicher Weise einer Erhöhung unterliegen kann, wie die Zuschlagsfristen. Umgekehrt ist die Eisenbahnunternehmung ersatzpflichtig, wenn ein avisirtes Gut nicht innerhalb einer Stunde nach Eintreffen des Abholenden zur Abgabe oder Entladung bereit gestellt ist (§ 60).[2])

Wird die Ab- oder Annahme von Gütern verweigert oder nicht rechtzeitig bewirkt, oder unthunlich, oder lagern Güter, welche unter der Adresse „Bahnhof restante" eingelangt sind, länger als die vorschriftsmässige Zeit, ohne dass sich der Empfänger gemeldet hat, so lagern die Güter auf Gefahr und Kosten des Versenders, welcher hiervon mit aller Beschleunigung zu verständigen ist. Die Eisenbahnunternehmung ist aber auch berechtigt, solche Güter unter Nachnahme ihrer darauf haftenden Kosten und Auslagen in ein öffentliches Lagerhaus oder einem ihr als bewährt bekannten Spediteur auf Lager für Rechnung und Gefahr dessen, den es angeht (d. i. des Auslösenden, und zwar entweder des Versenders oder des Adressaten oder des von dem Einen oder dem Anderen angewiesenen Dritten), zu übergeben und hiervon den Versender wegen etwaiger Disposition zu benachrichtigen (§ 61).[3])

Hat eine Anschlussbahn die Uebernahme eines Gutes zum Weitertransporte abgelehnt, so ist in gleicher Weise vorzugehen wie im Falle der Ablehnung der Uebernahme seitens des Adressaten.[4])

---

[1]) Vergl. Beilage XIV, pag. 201.

[2]) Vergl. Beilage XIV, pag. 201, 202.

[3]) Vergl. Beilage XIV, pag. 205.

[4]) Vergl. Entsch. des Obersten G. H. vom 1. October 1870, Z. 6321. (Sammlung Röll, Nr. 60, pag. 134.)

Güter, deren An- und Abnahme verweigert oder nicht rechtzeitig bewirkt wird oder deren Abgabe nicht thunlich ist, oder deren angebotene Zurücknahme durch den Versender bei verweigerter Abnahme seitens des Adressaten oder in dem Falle unterbleibt, dass der Adressat nicht zu ermitteln ist, oder endlich welche dem Versender nicht zur Disposition gestellt werden können, weil derselbe nicht zu ermitteln ist, dürfen ohne weitere Förmlichkeiten bestmöglich verkauft werden; und zwar Güter, die dem schnellen Verderben ausgesetzt sind, sofort (ohne Verzug), alle anderen dagegen frühestens vier Wochen nach Ablauf der lagerzinsfreien Zeit (§ 60).[1]) Handelt es sich um „Bahnhof restante" gestellte Güter, so ist die Eisenbahnunternehmung nicht verpflichtet, nach dem Adressaten zu forschen, bevor zum Verkaufe geschritten werden kann.[2]) Die gleiche an keine Förmlichkeit gebundene Verkaufsberechtigung der Eisenbahnunternehmungen tritt auch bei einer im Verderben begriffenen Sendung ein, wenn die ordnungsmässige Beförderung vor der Ankunft auf der Bestimmungsstation wegen Unterbrechung des Bahnverkehres in Folge von Elementarereignissen unterbrochen wird und ist in einem solchen Falle die Eisenbahnunternehmung nicht verpflichtet, vor einem solchen Verkaufe den Aufgeber zu avisiren, respective ihm das Gut zur Disposition zu stellen.[3])

Der öffentliche Verkauf der bei einer Eisenbahn unbezogen lagernden Güter ist ohne weiteres Anmelden nach den Bestimmungen des Artikels 310 H. G. B. und § 47 des Einführungsgesetzes zum Handelsgesetzbuche vorzunehmen und ist hierbei weder die Vornahme einer Schätzung noch die Bestimmung eines Ausrufspreises erforderlich.

Die Haftpflicht, welche aus dem Transportverhältnisse der Eisenbahnunternehmung ohne Rücksicht auf den Umstand, dass etwa ein Frachtgut vom Versender anderweitig gegen die

---

[1]) Vergl. Beilage XIV, pag. 201, 202.

[2]) Vergl. Entsch. des Obersten G. H. vom 25. Nov. 1873, Z. 9356. (Sammlung Röll, Nr. 109, pag. 241.)

[3]) Vergl. Entsch. des Obersten G. H. vom 29. Nov. 1877, Z. 6081. (Sammlung Röll, Nr. 232, pag. 559.)

Gebühren des Transportes versichert war,[1]) erwächst, ist eine subjective und eine objective.

In subjectiver Beziehung haftet die Eisenbahnunternehmung für ihre Leute und für andere Personen, deren sie sich bei Ausführung des von ihr übernommenen Transportes bedient (§ 63),[2]) dagegen obliegt ihr keine Verantwortlichkeit für jene Individuen, deren sich das Publicum gegen taxmässiges Entgelt zu seiner Bequemlichkeit bedienen kann, das sind Gepäcksträger, welche das Uebertragen des Reisegepäcks von und nach den Localen der Gepäksexpeditionen besorgen und Bahnbedienstete (Portiere), welche in Gemässheit der auf grösseren Stationen zu treffenden Einrichtungen Gepäck zur vorübergehenden Aufbewahrung übernehmen (§ 32).[3])

Im Uebergansverkehre über mehrere, sich aneinander anschliessende Eisenbahnen sind haftpflichtig zunächst nur die erste und diejenige Anstalt, welche das Gut mit dem Frachtbriefe zuletzt übernommen hat; eine der inzwischen liegenden Eisenbahnanstalten dagegen erst in dem Falle, als ihr nachgewiesen wird, dass der Schade, dessen Ersatz gefordert wird, auf ihrer Bahn sich ereignet hat. Das Regressrecht der Eisenbahnunternehmungen untereinander wird hierdurch nicht berührt (§ 62).[4])

In objectiver Beziehung ist die Eisenbahnunternehmung aus dem Transportverhältnisse verantwortlich: 1. nach der Analogie der für Frachtführer geltenden Bestimmungen: 2. nach der Analogie der gesetzlichen Bestimmungen für den Spediteur. Ausserhalb des eigentlichen Transportverhältnisses kann die Eisenbahnunternehmung noch: 3. die Verantwortlichkeit des Verwahrers treffen.

Die Haftung in der Eigenschaft eines Frachtführers trifft die Eisenbahnanstalt für den Schaden, welcher durch den Verlust oder die Beschädigung des Gutes seit der Eingehung des

[1]) Vergl. Entsch. des Wiener Ober-L. G. vom 9. Juli 1883, Z. 13193. (Sammlung Röll, Nr. 103, pag. 223.)

[2]) Vergl. Beilage XIV, pag. 206.

[3]) Vergl. Beilage XIV, pag. 181, 182.

[4]) Vergl. Beilage XIV, pag. 206.

Transportverhältnisses bis zur Ablieferung (d. i. Uebergabe an den Adressaten; Zuführung mittelst Rollfuhren; Abgabe des Gutes in Folge der Zoll- und Steuervorschriften an Zoll- und Revisionsschuppen, oder auf Grund der Bestimmungen des Betriebsreglements an Lagerhäuser oder an einen Spediteur, beziehungsweise bei Thieren an geeignete dritte Personen in Verpflegung; Bereitstellung der Güter, welche Bahnhof restante gestellt, — daselbst —, solcher, welche zur Ablieferung an einen nicht an einer anschliessenden Eisenbahn gelegenen Ort bestimmt sind, an dem Orte, wo der Transport mittelst Eisenbahn zu geschehen hat, — endlich solcher, welche nach dem Frachtbriefe nicht allein einen Bestimmungsort haben, sondern ausserdem an einem anderen an der Eisenbahn gelegenen Orte abgegeben oder liegen bleiben sollen, an eben dem letzteren Orte) entstanden ist (§ 64),[1]) dann für den Schaden, welcher durch Versäumung der Lieferzeit sich ergeben hat (§ 69).[2])

Die Lieferungszeit beginnt mit der auf die Abstempelung des Frachtbriefes folgenden Mitternacht und ist gewahrt, wenn innerhalb derselben das Gut dem Empfänger oder der Person, an welche die Ablieferung giltig geschehen kann, an die Behausung oder an das Geschäftslocal zugeführt ist, oder, falls eine solche Zuführung nicht zugesagt oder ausdrücklich verbeten ist, wenn innerhalb der gedachten Frist schriftliche Nachricht von der erfolgten Ankunft für den Empfänger zur Post gegeben oder solche ihm auf andere Weise wirklich zugestellt ist.

Für Güter, welche Bahnhof restante gestellt sind, ist die Lieferzeit gewahrt, wenn das Gut innerhalb derselben auf der Bestimmungsstation zur Abnahme bereit gestellt ist.

Der Lauf der Lieferfristen ruht für die Dauer steueramtlicher Abfertigung, sowie für die Dauer einer ohne Verschulden der Bahnverwaltung eingetretenen Betriebsstörung, durch welche der Antritt oder die Fortsetzung des Bahntransportes zeitweilig verhindert wird (§ 57).[3])

---

[1]) Vergl. Beilage XIV, pag. 206—208.

[2]) Vergl. Beilage XIV, pag. 211—212.

[3]) Vergl. Beilage XIV, pag. 199.

Nur die absolute Unmöglichkeit der Fortsetzung des Transportes befreit die Eisenbahnunternehmung von der Haftung für die Unterbrechung desselben; sie haftet aber trotzdem für die Nichteinhaltung der zugesicherten Lieferzeit, wenn sie beim Abschlusse des Frachtvertrages den Eintritt der Unmöglichkeit zur Fortsetzung und daher zur rechtzeitigen Vollendung des Transportes voraussehen konnte.[1]) Wenn ein Frachtgut wegen verspäteten Einlangens am Bestimmungsorte daselbst dem Adressaten nicht mehr zugestellt werden kann und aus diesem Grunde wieder an den Aufgabsort zurückgeleitet und dort vom Absender anstandslos übernommen wird, so hat Letzterer gegen die Eisenbahnunternehmung nur einen Schadenersatzanspruch wegen verspäteter Ablieferung.[2])

Eine Beschränkung der Haftpflicht gestattet das Betriebsreglement in Ausführung der Bestimmungen des Handelsgesetzbuches in mehrfacher Richtung. Hiernach hat die Eisenbahnunternehmung ausser dem Falle des eigenen oder des Verschuldens ihrer Leute:

a) in Ansehung der Güter, welche vermöge ihrer eigenthümlichen natürlichen Beschaffenheit der besonderen Gefahr ausgesetzt sind, gänzlichen oder theilweisen Verlust oder Beschädigung, namentlich Bruch, Rost, inneren Verderb, aussergewöhnliche Leckage, Selbstentzündung etc., zu erleiden, nicht für den Schaden aufzukommen, welcher aus dieser Gefahr entstanden ist (§ 67, Punkt 1);[3]) bei Thiertransporten insbesondere keinen Ersatz zu leisten, wenn der Verlust oder die Beschädigung durch Entspringen, Fallen, Stossen, Ersticken oder aus sonstigen Ursachen beim Einladen, Ausladen, während des Transportes oder beim Aufenthalte auf dem Bahnhofe entstanden ist (§ 44).[4]) Die Entscheidung der Frage, ob ein Frachtgut während des Transportes vermöge seiner natürlichen Beschaffenheit der besonderen Gefahr des Verderbens oder der

---

[1]) Vergl. Entsch. des Obersten G. H. vom 21. März 1878, Z. 6847. (Sammlung Röll, Nr. 242, pag. 583.)

[2]) Vergl. Entsch. des Obersten G. H. vom 10. Dec. 1875, Z. 9531. (Sammlung Röll, Nr. 186, pag. 408.)

[3]) Vergl. Beilage XIV, pag. 208.

[4]) Vergl. Beilage XIV, pag. 187.

Beschädigung ausgesetzt ist, erfolgt im Streitfalle durch Sachverständige;

b) in Ansehung derjenigen Güter, welche in unbedeckten Wagen transportirt werden, nicht für den Schaden zu haften, welcher aus der mit dieser Transportart verbundenen eigenthümlichen Gefahr entstanden ist. Die Eisenbahnunternehmung haftet daher für Entwendung oder Herabfallen von Frachtgütern aus unbedeckten Wagen;[1]) und ist im Falle der Unterbrechung des Transportes die Eisenbahnunternehmung verpflichtet, die Frachtgüter gegen Witterungseinflüsse entsprechend zu verwahren.[2]) — Wenn in Folge besonderer Vereinbarung die Beförderung von Gütern, die sonst in gedeckten Wagen verladen werden, in ungedeckten Wagen erfolgt, so kann unter der mit dieser Transportart verbundenen Gefahr der gänzliche Verlust des Frachtgutes[3]) oder der Abgang ganzer Colli oder auffallender Gewichtsabgang nicht verstanden werden;

c) in Ansehung derjenigen Güter, welche, obgleich ihre Natur eine Verpackung zum Schutze gegen Verlust oder Beschädigung auf dem Transporte erfordert, nach Erklärung des Absenders auf dem Frachtbriefe jedoch unverpackt oder mit mangelhafter Verpackung aufgegeben sind, nicht für den Schaden zu haften, welcher aus der mit dem Mangel der Verpackung oder mit der mangelhaften Beschaffenheit der Verpackung verbundenen Gefahr entstanden ist;

d) nicht den Schaden zu vertreten, welcher aus der mit dem Auf- und Abladen oder mit mangelhafter Verladung verbundenen Gefahr für Güter entstanden ist, deren Auf- und Abladen von dem Absender, beziehungsweise von dem Empfänger besorgt wird;

e) in Ansehung begleiteter Güter (auch Thiere, Equipagen und andere Fahrzeuge, Reisegepäck) nicht für den Schaden zu

---

[1]) Vergl. Entsch. des Wiener Ober-L. G. vom 25. November 1868, Z. 17150. (Sammlung Röll, Nr. 49, pag. 111.)

[2]) Vergl. Entsch. des Obersten G. H. vom 10. Dec. 1875, Z. 9531. (Sammlung Röll, Nr. 168, pag. 408.)

[3]) Vergl. Entsch. des Wiener Ober-L. G. vom 11. Januar 1876, Z. 21277. (Sammlung Röll, Nr. 173, pag. 418.)

haften, dessen Abwendung durch die Begleitung bezweckt wird, oder selbstverständlich ist. Bei Thieren sind dahin insbesondere alle Gefahren zu rechnen, welche nicht aus einer von der Eisenbahn zu vertretenden Beschädigung des zum Transporte benützten Fahrzeuges entstehen, namentlich auch diejenigen, welche durch gehörige Beaufsichtigung, Wartung und Fütterung der Thiere während des Transportes abgewendet werden können (§ 67);[1])

f) bei Verschleppung von Reisegepäck, welche dadurch entstanden ist, dass die älteren Post- und Eisenbahnzeichen nicht beseitigt worden sind, nicht für den daraus resultirenden Schaden aufzukommen (§ 25);[2])

g) in Ansehung zoll- und steuerpflichtiger Güter nicht für die Nachtheile zu haften, welche aus dem Mangel oder aus der Unvollständigkeit oder aus der Unrichtigkeit der Begleitpapiere entstehen; insbesondere ist sie auch nicht verantwortlich für Begleitpapiere, welche im Frachtbriefe nicht verzeichntet sind (§ 51).[3])

Befreien kann sich die Unternehmung:

a) von der Haftung für den Schaden, welcher durch Verlust oder Beschädigung des Gutes entstanden ist, wenn sie beweist, dass der Verlust oder die Beschädigung durch höhere Gewalt (vis major) oder durch die natürliche Beschaffenheit des Gutes, namentlich durch inneren Verderb, Schwinden, gewöhnliche Leckage etc. oder durch äusserlich nicht erkennbare Mängel der Verpackung entstanden ist; sie haftet jedoch, wenn sie ein Frachtgut zum Transporte über eine Anschlussbahn übernommen hat, dem Aufgeber unbedingt für den Schaden, welcher diesem aus der wegen mangelhafter Verpackung erfolgten Ablehnung der Uebernahme des Weitertransportes seitens der Anschlussbahn erwächst.[4])

Brand fällt nur dann unter den Begriff der vis major, wenn vorliegt, dass derselbe ausserhalb irgend eines menschlichen

[1]) Vergl. Beilage XIV, pag. 210.

[2]) Vergl. Beilage XIV, pag. 178.

[3]) Vergl. Beilage XIV, pag. 194.

[4]) Vergl. Entsch. des Obersten G. H. vom 4. April 1372, Z. 11937. (Sammlung Röll, Nr. 87, pag. 193.)

Verschuldens und blos durch elementare Einwirkung entstanden ist, und haftet die Eisenbahnunternehmung auch für jene Frachtgüter, welche durch einen Brand in einem ihr gehörigen, dem Zollamte zur Benützung überlassenen Magazine zu Grunde gehen;[1])

b) von der Haftung für den Schaden aus der Versäumung der Lieferfrist durch Lieferung des Nachweises, dass sie die Verspätung durch Anwendung eines ordentlichen Frachtführers nicht habe abwenden können (§ 69);[2]) jedoch hat eine Eisenbahnanstalt, welche den Weitertransport eines ihr von einer Anschlussbahn übergebenen Frachtgutes verzögert hat, der Aufgabsbahn, welche wegen des durch die Verzögerung veranlassten verspäteten Eintreffens des Frachtgutes geklagt worden ist, in dem bezüglichen Processe ohne Rücksicht darauf Vertretung zu leisten, ob ihr an jener Verzögerung ein Verschulden zur Last fällt oder nicht.[3]) — Ist in der Ablieferung des Gutes an den Bezugsberechtigten dadurch eine Verzögerung eingetreten, dass seitens des Absenders nachträgliche Weisungen gegeben worden, so kann die Eisenbahnunternehmung hieraus keineswegs die Berechtigung ableiten, die Verpflichtung zur Vergütung der Verluste und Schäden abzulehnen, welche sich an dem Frachtgute seit der Uebernahme bis zur Ablieferung ergeben haben;[4]) dagegen wird die Eisenbahnunternehmung aus der unterlassenen rechtzeitigen Avisirung für den eingetretenen Untergang des Frachtgutes nur dann haftbar, wenn erwiesen wird, dass der Schaden im Falle früherer Avisirung unterblieben wäre.[5])

Als in Verlust gerathen ist das Gut erst vier Wochen nach Ablauf der Lieferungsfrist zu betrachten (§ 64);[6]) Gepäck-

---

[1]) Vergl. Entsch. des Wiener Ober-L. G. vom 9. November 1871, Z. 16089. (Sammlung Röll, Nr. 82, pag. 184.)

[2]) Vergl. Beilage XIV, pag. 211.

[3]) Vergl. Entsch. des Obersten G. H. vom 25. Mai 1877, Z. 1326. (Sammlung Röll, Nr. 214, pag. 512.)

[4]) Entscheidung des Obersten G. H. vom 23. Januar 1884, Z. 307.

[5]) Vergl. Entsch. des Obersten G. H. vom 23. Dec. 1852, Z. 7659. (Sammlung Röll, Nr. 4, pag. 12)

[6]) Vergl. Beilage XIV, pag. 206.

stücke dagegen, wenn sie fehlen, werden nach Ablauf von drei Tagen nach Ankunft des Zuges, zu welchem sie aufgegeben waren, auf der Bestimmungsstation des Reisenden als in Verlust gerathen angesehen (§ 30).[1])

Wenn die Eisenbahnunternehmung auf Schadenersatz wegen Verlust des Frachtgutes belangt wird, so hat nicht der Aufgeber den Verlust, sondern die Bahn zu erweisen, dass das Frachtgut an den Adressaten abgeliefert wurde. Aus dem Umstande, dass von zwei ausschliesslich in einem Wagen verladenen Frachtsendungen eine Sendung dem Adressaten abgeliefert wurde, kann eine gesetzliche Vermuthung, dass ihm auch die zweite Sendung zugekommen sei, nicht abgeleitet werden.[2]) Wird ein Frachtgut an eine andere als die im Frachtbriefe bezeichnete Person ausgefolgt, so gilt dasselbe in Rücksicht auf die Ersatzpflicht der Eisenbahnunternehmung als in Verlust gerathen und der Aufgeber braucht sich nicht an den unberechtigten Empfänger des Gutes wegen Rückstellung oder Werthersatz zu halten, sondern ist vielmehr berechtigt, unmittelbar die Haftung der Bahnanstalt in Anspruch zu nehmen. Die unrichtige Bezeichnung des Wohnortes des Adressaten im Frachtbriefe entschuldigt nicht die Ausfolgung an eine andere als die im Frachtbriefe bezeichnete Person.[3]) — Die Thatsache, dass die einem Adressaten zum Bezuge avisirte Sendung mit dem der Eisenbahn zum Transporte an ihn übergebenen Frachtgute nicht identisch ist, involvirt einen für den Adressaten äusserlich erkennbaren Verlust der für ihn bestimmten Sendung und muss daher sofort beim Bezuge und beziehungsweise anlässlich der Verweigerung des Bezuges constatirt werden.[4])

Gewichtsmängel werden nicht vergütet, soweit für die ganze durchlaufene Strecke das Fehlende bei trockenen Gütern

---

[1]) Vergl. Beilage XIV, pag. 180.

[2]) Vergl. Entsch. des Obersten G. H. vom 28. Sept. 1876, Z. 7785. (Sammlung Epstein, Nr. 138.)

[3]) Vergl. Entsch. des Obersten G. H. vom 5. Juli 1871, Z. 4359. (Sammlung Röll, Nr. 78, pag. 173.)

[4]) Vergl. Entsch. des Wiener Ober-L. G. vom 5. Juni 1877, Z. 9202. (Sammlung Röll, Nr. 215, pag. 516.)

nicht mehr als ein Procent, bei nassen Gütern, denen gewisse im § 67, Punkt 8[1]) genannte Artikel gleich behandelt werden sollen, nicht mehr als zwei Procent des im Frachtbriefe angegebenen, beziehungsweise durch die Absendestation festgestellten Gewichtes beträgt. Dieser Procentsatz wird, im Falle mehrere Stücke zusammen auf einem Frachtbriefe transportirt worden sind, für jedes Stück besonders berechnet, wenn das Gewicht oder das Mass der einzelnen Stücke im Frachtbriefe verzeichnet oder sonst erweislich ist. Diese Befreiung von der Haftpflicht tritt nicht ein, wenn und soweit nachgewiesen wird, dass der Verlust nach den Umständen des Falles nicht in Folge der natürlichen Beschaffenheit des Gutes entstanden ist, oder dass der angenommene Procentsatz dieser Beschaffenheit oder den sonstigen Umständen des Falles nicht entspricht. Es bleibt jedoch den einzelnen Verwaltungen vorbehalten, bei solchen Gütern, welche vom Versender selbst verladen oder vom Empfänger abgeladen werden, mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde höhere Procentsätze als zwei Procent, nach Massgabe der Beschaffenheit der einzelnen Artikel festzusetzen, bis zu welchen eine Vergütung für Gewichtsmängel nicht stattfinden soll. Bei gänzlichem Verluste des Gutes ist ein Abzug für Gewichtsverlust überhaupt unstatthaft (§ 67).

Durch die Annahme des Gutes seitens des im Frachtbriefe bezeichneten Empfängers oder seiner Leute oder derjenigen Personen, an welche die Ablieferung giltig geschehen kann (Assignat, Bevollmächtigter) und durch Bezahlung der Fracht erlischt jeder Anspruch gegen die Eisenbahnunternehmung wegen äusserlich erkennbarem Verluste oder äusserlich erkennbarer Beschädigung (§ 64), dann alle Ansprüche aus der Versäumung der Lieferungszeit, insoferne sie nicht binnen acht Tagen nach der Ablieferung, beziehungsweise nach Bezahlung der Fracht erhoben worden sind (§ 69).[2])

Eine Klage wegen Abganges an einem Frachtgute ist auch nach erfolgter anstandsloser Uebernahme des Gutes zulässig, wenn der Empfänger in der Lage ist, zu beweisen, dass

---

[1]) Vergl. Beilage XIV, pag. 210.

[2]) Vergl. Beilage XIV, pag. 211.

er sich bei der Bestätigung des Empfanges des Frachtgutes in einem entschuldbaren Irrthume befunden habe;[1]) ausserdem kann aber der Adressat auch zum Gegenbeweise gegen den von ihm bestätigten Empfang der zu einer Sendung gehörigen Frachtstücke zugelassen werden.[2])

Wegen des Verlustes oder wegen Beschädigungen, welche bei der Ablieferung äusserlich nicht erkennbar sind, kann die Eisenbahnunternehmung auch nach Annahme und nach Bezahlung der Fracht in Anspruch genommen werden, jedoch nur, wenn die Feststellung des Verlustes oder der Beschädigung ohne Verzug nachgesucht und der Anspruch innerhalb vier Wochen (Sonn- und Feiertage eingerechnet) bei der Eisenbahnverwaltung schriftlich angemeldet worden ist und wenn bewiesen wird, dass der Verlust oder Beschädigung des Gutes während der Zeit seit der Empfangnahme bis zur Ablieferung entstanden ist (§ 64, Alinea 4).[3])

Die Klagsberechtigung in Ansehung der Ansprüche wegen gänzlichen Verlustes des Gutes — ferner in dem Falle als das Gut angenommen, die Fracht aber nicht bezahlt ist, in Ansehung der Ansprüche wegen Verminderung oder Beschädigung der Güter, — dann in dem Falle, als das Gut nicht angenommen oder die Fracht nicht bezahlt worden ist, in Ansehung der Ansprüche aus der Versäumung der Lieferungsfrist geht verloren (Klageverjährung) nach einem Jahre. Im ersteren Falle beginnt die Frist mit Ablauf des Tages, an welchem die Ablieferung hätte ordnungsmässig geschehen sollen, im letzteren Falle mit Ablauf des Tages, an welchem die Ablieferung geschehen ist, und, wenn sie überhaupt nicht erfolgt ist, mit dem Ablaufe der Lieferungszeit (§§ 64, 69).[4])

In allen Verlust- und Beschädigungsfällen haben die Eisenbahnverwaltungen die eingehendsten Recherchen zu pflegen und über Begehren des Berechtigten actenmässige und genaue

---

[1]) Vergl. Entsch. des Obersten G. H. vom 8. Juni 1875, Z. 9975. (Sammlung Röll, Nr. 153, pag. 365.)

[2]) Vergl. Entsch. des Wiener Ober-L. G. vom 6. Oct. 1870, Z. 16283. (Sammlung Röll, Nr. 62, pag. 140.)

[3]) Vergl. Beilage XIV, pag. 207.

[4]) Vergl. Beilage XIV, pag. 207, 212.

Mittheilungen über das Resultat der Nachforschungen zu pflegen (§ 64).[1])

Durch die bahnämtlichen Erhebungen, welche anlässlich einer wegen Verlustes oder Beschädigung von Frachtgütern eingebrachten Reclamation eingeleitet werden und durch das sohin erfolgte Anerbieten der Eisenbahnunternehmung zur Leistung des reglementsmässigen Ersatzbetrages wird die Verjährung des Entschädigungsanspruches des Reclamanten unterbrochen; die neue Verjährungsfrist fängt erst mit dem Zeitpunkte an, in welchem dem Reclamanten über das Resultat der Reclamation die Verständigung zukommt.[2])

Bei Empfangnahme der Entschädigung kann der Entschädigungsberechtigte beanspruchen, dass er, falls das in Verlust gerathene Gut später gefunden wird, hiervon benachrichtigt werde. Ueber den erhobenen Anspruch ist ihm eine Bescheinigung zu ertheilen (§ 64).[1])

Geht ein Gepäckstück verloren, so ist in dem Falle, als es gefunden wird, der Reisende, soferne sein Aufenthalt zu ermitteln ist, hiervon ungeachtet der Empfangnahme der Entschädigung zu benachrichtigen (§ 30).[3])

Innerhalb acht Tagen nach erhaltener Nachricht kann der Berechtigte gegen Rückerstattung der erhaltenen, um den Betrag der ihm für versäumte Lieferfrist gebührenden Entschädigung zu kürzenden Summe verlangen, dass das wiedergefundene Gut von dem Orte, wo dasselbe gefunden wurde, bis zu dem im Frachtbriefe angegebenen ursprünglichen Bestimmungsorte kostenfrei geliefert werde (§ 64).[1])

In Ansehung von in Verlust gerathenem Reisegepäcke kann der Reisende innerhalb vier Wochen nach erhaltener Nachricht verlangen, dass ihm das Gepäckstück gegen Rückerstattung des für den Verlust erhaltenen Schadenersatzes, und zwar nach seiner Wahl entweder am Bestimmungsorte oder frachtfrei am Aufgabeorte verabfolgt werde (§ 30).[3])

---

[1]) Vergl. Beilage XVI, pag. 207, 212.

[2]) Vergl. Entsch. des Wiener Ober-L. G. vom 12. Sept. 1866, Z. 15338 (Sammlung Röll, Nr. 34, pag. 83.)

[3]) Vergl. Beilage XIV, pag. 180.

Ist an einem Gute eine Verminderung oder eine Beschädigung eingetreten, so hat die Eisenbahnunternehmung in Gegenwart von unparteiischen Zeugen und womöglich in Gegenwart des Reclamationsberechtigten das Gewicht und den sonstigen Thatbestand und nach Umständen unter Beiziehung von Sachverständigen den an dem Gute eingetretenen Schaden feststellen zu lassen (§ 64).[1])

Die Eigenschaft der Eisenbahnunternehmungen als öffentliche Anstalten hat zur Folge, dass die Eisenbahnbeamten nicht als im Lohnverhältnisse der Eisenbahnunternehmung stehend, sondern nur als öffentliche Beamte angesehen werden können. Aus diesem Grunde sind auch Beamte einer Eisenbahngesellschaft bezüglich ihrer Aussagen in Sachen der Gesellschaft keine bedenklichen Zeugen.[2])

Die Feststellung des Gewichtes, beziehungsweise Thatbestandes ist auch nach Uebernahme des Gutes seitens des Adressaten zulässig, wenn mit dem Frachtgute inzwischen erwiesenermassen keine Veränderung vorgenommen wurde.[3])

Die von einem Stationsvorstande veranlasste Vornahme eines Augenscheines zur Constatirung des Zustandes eines beschädigten Gutes, sowie der Schadensziffer, involvirt noch keine Anerkennung des Schadenersatzanspruches des Reclamanten; der Stationsvorstand, als solcher gilt ohne ausdrückliche Vollmacht der nach der Organisation, beziehungsweise statutenmässig berufenen Repräsentanten einer Unternehmung nicht für ermächtigt, im Namen der letzteren die Verpflichtung zur Leistung eines Ersatzes zu übernehmen.[4]) Das von einer Eisenbahnunternehmung zur Constatirung der Beschädigung eines Frachtgutes oder eines Abganges an demselben unter Zuziehung von Sachverständigen aufgenommene Thatbestandsprotokoll liefert — insbesondere in Ansehung der von den

---

[1]) Vergl. Beilage XIV, pag. 207, 212.

[2]) Vergl. Entsch. des Obersten G. H. vom 8. Nov. 1871, Z. 5750. (Sammlung Röll, Nr. 81, pag. 182.)

[3]) Vergl. Entsch. des Obersten G. H. vom 10. Sept. 1873, Z. 7021. (Sammlung Röll, Nr. 105, pag. 229.)

[4]) Vergl. Entsch. des Obersten G. H. vom 16. Juni 1876, Z. 1082. (Sammlung Röll, Nr. 185, pag. 443.)

auch die im Bewusstsein der Gefahr bethätigte pflichtwidrige Handlung oder Unterlassung (lata culpa).[1]) — Wenn daher die Eisenbahnorgane ein Frachtgut ohne specielle Anweisung des Aufgebers an eine von dem im Frachtbriefe bezeichneten Adressaten verschiedene Person ausfolgen, so erscheint, wenngleich letztere Person sich über den Ankauf der Waare und Bezahlung des Kaufpreises der Bahnanstalt gegenüber legitimirt, der durch den Verlust des Frachtgutes eintretende Schade geradezu als in böser Absicht herbeigeführt;[2]) ist in Folge einer durch Fahrlässigkeit der Bediensteten der Eisenbahnanstalt verschuldeten Verwechslung mit einem anderen Frachtgute das Frachtgut an eine unberechtigte Person ausgefolgt worden, so hat die Eisenbahnunternehmung ebenfalls den vollen Facturawerth zu ersetzen;[3]) ein während des Transportes vorgekommener Umtausch der zur Aufgabe gebrachten, in einem Collo verpackten Waaren rechtfertigt die Annahme einer böslichen Handlungsweise auf Seite der Eisenbahnanstalt.[4]) Ebenso macht sich die Eisenbahnanstalt, welche die auf ihren Stationen lagernden Frachtgüter gegen die Einflüsse der Witterung nicht entsprechend verwahrt, einer groben Fahrlässigkeit schuldig, welche der bösen Absicht gleich zu achten ist.[5]) Dagegen berechtigt die blosse Thatsache der Entwendung eines Frachtgutes aus den Magazinen einer Eisenbahnanstalt nicht zur Annahme einer der böslichen Handlungsweise gleichzuachtenden groben Fahrlässigkeit seitens der Eisenbahnbediensteten.[6])

---

[1]) Vergl. Entsch. des Obersten G. H. vom 30. August 1866, Z. 6923. (Sammlung Röll, Nr. 33, pag. 80.)

[2]) Vergl. Entsch. des Obersten G. H. vom 9. Mai 1877, Z. 1824. (Sammlung Röll, Nr. 213, 509.)

[3]) Vergl. Entsch. des Wiener Ober-L. H. vom 10. Januar 1872, Z. 349. (Sammlung Röll, Nr. 85, pag. 190.)

[4]) Vergl. Entsch. des Obersten G. H. vom 10. Sept. 1873, Z. 7021. (Sammlung Röll, Nr. 105, pag. 229.)

[5]) Vergl. Entsch. des Wiener Ober-L. G. vom 8. Februar 1875, Z. 24667. (Sammlung Röll, Nr. 145, pag. 336) und Entsch. des Obersten G. H. vom 2. März 1875, Z. 2597 (Sammlung Röll, Nr. 147, pag. 340.)

[6]) Vergl. Entsch. des Obersten G. H. vom 25. Januar 1871, Z. 12207. (Sammlung Röll, Nr. 69, pag. 153.)

Die nach den gesetzlichen Bestimmungen für den Spediteur (Art. 380—386 H. G.) zu beurtheilenden Rechte und Verpflichtungen einer Eisenbahnunternehmung treten in Bezug auf die Weiterbeförderung in Ansehung jener Güter ein, welche laut Frachtbriefes an einen nicht an einer Eisenbahn liegenden Ort bestimmt sind, nach welchem keine Rollfuhr eingerichtet ist (§ 65).[1])

Die Bestimmungen des Verwahrungsvertrages (§ 957 bis 970 a. b. G. B.) kommen zur Anwendung: *a)* in Ansehung der Gegenstände, welche der Reisende aus Versehen im Eisenbahnwagen zurückgelassen hat;[2]) *b)* in Ansehung des Reisegepäckes, welches unter Vorbehalt späterer Expedirung unexpedirt mitgenommen wird, bis zum Zeitpunkte der ordnungsmässigen Expedirung (§ 26);[3]) *c)* in Ansehung aller Güter, während der Zeit der Auflieferung bis zur Abstempelung des Frachtbriefes (§ 55);[4]) *d)* in Ansehung des nach Auslösung des Frachtbriefes seitens des Adressaten gegen Lagerzins in den Räumen der Eisenbahnanstalt in Aufbewahrung belassenen Gutes.[5]) Das Bahnhof restante gestellte Gut, auf welchem Nachnahmen haften, gilt, wenn es innerhalb der bestimmten Frist nicht abgeholt wird, als im Besitze des Aufgebers befindlich.

Bei Ersatzleistungen, welche die Eisenbahnunternehmung nicht in Folge der Verbindlichkeiten in der Eigenschaft als Frachtführer treffen, gelten die von ihr aufgestellten Normalsätze nicht.

Dem Absender erwachsen besondere Ersatzverbindlichkeiten: *a)* in dem Falle falscher oder ungenauer Declaration solcher Gegenstände, welche vom Transporte

---

[1]) Vergl. Beilage XIV, pag. 208.

[2]) Vergl Entsch. des Obersten G. H. vom 18. Febr. 1874, Z. 1320. (Sammlung Röll, Nr. 118, pag. 261.)

[3]) Vergl. Beilage XIV, pag. 178.

[4]) Vergl. Beilage XIV, pag. 196.

[5]) Vergl. Entsch. des Wiener Ober-L. G. vom 20. Mai, Z. 7744. (Sammlung Röll, Nr. 126, pag. 281.)

gänzlich ausgeschlossen oder nur unter Beobachtung gewisser Bedingungen zugelassen werden, für allen etwa entstehenden Schaden ohne Rücksicht auf die verwirkte Conventionalstrafe (§ 48);[1]) *b)* für den Schaden, welcher durch das Aufladen oder bei Gelegenheit desselben den Fahrzeugen der Eisenbahn zugefügt worden ist. — Das letztere gilt auch von dem Empfänger rücksichtlich des Entladens der Wagen.

b) Verbindlichkeiten ausserhalb des Vertragsverhältnisses.

Die Eisenbahnunternehmungen nehmen im Rechtsleben nicht nur eine ganz besondere Stellung ein, soweit es sich um ihre Existentwerdung und Existenzberechtigung, dann die naturgemässe Erfüllung ihres Berufes, somit um Verhältnisse handelt, welche dem Vertragsrechte entstammen, wenngleich dieses in Folge der Eigenartigkeit des Eisenbahnwesens von den Begriffen des bürgerlichen Rechtes wesentlich abweicht, sondern sie haben ihr eigenes Recht entwickelt und erhalten auch auf Gebieten, welche die Berührung der Eisenbahnen mit der Aussenwelt betreffen, dem Vertragsrechte jedoch ferne stehen. Hierher gehört das Nachbarrecht der Eisenbahnen und die Haftpflicht der Eisenbahnunternehmungen für die beim Bahnbetriebe für Menschen erwachsenden körperlichen Nachtheile.

1. Das Nachbarrecht der Eisenbahnen beruht auf der Ueberzeugung, dass die Benützung des Eigenthumes an bestimmte Grundsätze gebunden werden muss, welche der Eisenbahnunternehmung wie ihrem Nachbar die Schranken der Berechtigung zeigen sollen, um ein gedeihliches Zusammen- und Nebeneinanderleben zu sichern.

Die dürftigen Bestimmungen des allgemeinen bürgerlichen Gesetzbuches fanden ihre theilweise Fortbildung und Ergänzung bereits in Specialgesetzen, welche den Zweck verfolgen, concrete Rechtsverhältnisse auch vom Standpunkte der politischen Verwaltung zu regeln.

---

[1]) Vergl. Beilage XIV, pag. 190.

In solchen Specialgesetzen findet die Aufgabe der Staatsverwaltung, den Anforderungen der Interessen des allgemeinen Wohles auch den Privatrechten gegenüber Geltung, beziehungsweise Eingang zu verschaffen, in der Richtung Ausdruck, dass Demjenigen, der den erwähnten Interessen näher steht, besonderer Schutz zu Theil wird, welcher ihm das rechtliche Uebergewicht über den privatberechtigten Nachbar verleiht.

Das Mittel zum Zwecke ist hier einerseits die Enteignung, andererseits die Legalservitut.

Beiden Rechtsinstituten muss der Grundgedanke innewohnen, dass bei der Dienstbarmachung der Privatrechte, diese in möglichst weitgehender Weise zu schonen und nicht in grösserem Masse zu beschränken sind, als es die öffentliche Wohlfahrt und der angestrebte Zweck erheischt.

Was die Enteignung betrifft, so war davon bereits die Sprache und sei blos beigefügt, dass dieselbe das Nachbarrecht nur indirect berührt, da durch dieselbe in der Regel erst der nachbarliche Zustand geschaffen wird.

Die Legalservitut dagegen setzt voraus, dass das nachbarliche Verhältniss bereits besteht und bezeichnet die Norm, welche für das nachbarliche Verhalten massgebend ist.

Die Specialgesetze, welche in der gedachten Richtung zunächst in Betracht kommen, beziehen sich auf das Forstwesen, das Bergwesen und die wasserrechtlichen Verhältnisse (§§ 19, 24, 25, 39 des Forstgesetzes vom 3. December 1852; §§ 17, 98, 104, 105 des Berggesetzes vom 23. Mai 1854; § 10, Alinea 3, § 11 des Wasserrechtsgesetzes vom 30. Mai 1869). Nicht minder sind auch noch die Bau- und Aenderungsverbote der Bauordnungen zu nennen, obgleich sie vorzugsweise von polizeilichem Standpunkte in präventiver Absicht erlassen sind.

Von ganz besonderer Bedeutung wird aber das Nachbarrecht mit dem Zeitpunkte, wo sich die Eisenbahn als neuer Factor in bestehende Verhältnisse eingeschoben hat.

Da entsteht nun die Frage, ob einerseits die Eisenbahn bei Erfüllung ihres Berufes ohne Rücksicht auf den einzelnen Privatberechtigten schalten und walten darf, andererseits ob der Einzelne, der an oder in der Nähe der Bahn lebt, der eigenthümlichen

Existenz derselben keine Beachtung zu schenken hat; — und wenn nicht, welches die Grenze ist, bis zu welcher die genannten Subjecte mit ihrer Handlungsweise ohne Verantwortung der Folgen gehen können.

Die österreichische Gesetzgebung hat die erste Frage verneint und die leitenden Grundsätze für das nachbarliche Verhalten im Concessionsgesetze und in der Eisenbahnbetriebsordnung niedergelegt; dem Verordnungsrechte der Staatsverwaltung wurde es überlassen, dort, wo ein Eingreifen der Administrativbehörden statthaft erscheint, dem praktischen Bedürfnisse gerecht zu werden, ohne dem Civilrechte zu präjudiciren.

Das erstgenannte Gesetz, das Concessionsgesetz, beantwortet die Frage, welche Verpflichtungen den Eisenbahnunternehmungen den Anrainern gegenüber obliegen, im § 10 lit *b*, wornach die Eisenbahnunternehmungen verpflichtet sind:

1. allen Schaden an öffentlichen oder Privatgute zu vergüten, welcher durch den fraglichen Eisenbahnbau veranlasst worden ist;

2. ferner solche Vorkehrungen zu treffen, dass die angrenzenden Grundstücke, Gebäude etc. durch die Bahn weder während des Baues derselben noch in der Folge Schaden leiden, und für derlei Beschädigungen zu haften.

Der erste Satz enthält eine wichtige und nothwendige Ergänzung, beziehungsweise Erweiterung der Bestimmungen des allgemeinen bürgerlichen Gesetzbuches über die Verpflichtung zur Ersatzleistung.

Nothwendig darum, weil ohne diese Bestimmung eine Eisenbahnunternehmung überhaupt nicht zur Ersatzleistung herangezogen werden könnte, da sie selbst bezüglich der einschneidendsten Veränderungen in den bestehenden Verhältnissen, soferne dieselben eine unmittelbare Consequenz des nach den Regeln der Eisenbahntechnik ausgeführten Eisenbahnbaues sind, als eine zum Zwecke des Eisenbahnbaues concessionirte Unternehmung für ihre Handlungsweise jene volle Indemnität in Anspruch nehmen könnte, welche im § 1305 a. b. G. B.

ausgesprochen ist, und daher als von ihrem Rechte innerhalb der rechtlichen Schranken Gebrauch machend, für den Anderen daraus entspringenden Nachtheil nicht verantwortlich wäre.

Wichtig ist die Bestimmung, weil sie die Anerkennung des Principes enthält, dass der Eisenbahnbau als solcher eine die Privatrechte schädigende Handlung sei.

Hieraus folgt dann naturgemäss, dass die Eisenbahnunternehmung allen Schaden zu vergüten hat.

Der Umfang der Ersatzpflicht hängt innig mit der Tendenz der getroffenen gesetzlichen Bestimmung selbst zusammen. Die Tendenz kann aber nur dahin gehen, das bürgerliche Recht nach der Richtung hin zu vervollständigen, welche die in der statlichen Rechtsordnung begründete Regel bildet. Es kann daher kein Zweifel bestehen, dass die Gesetzgebung die Ersatzpflicht, welche aus böser Absicht (dolus) entspringt, nicht im Auge gehabt haben kann, da sie zwar die Aufgabe und Verpflichtung hat, diese verwerfliche Gesinnung des Handelnden besonders zu treffen, keineswegs aber berufen sein kann, dieselbe rechtlich in eine Linie zu stellen mit der redlichen Absicht, dem öffentlichen Interesse dienlich zu wirken.

Das Gleiche gilt von der dem dolus verwandten groben Fahrlässigkeit (lata culpa).

Unterstützt wird diese Auffassung, dass der dolus mit dem Eisenbahnbaue nichts zu thun hat, durch den gewiss unbestreitbaren Satz, dass der Eisenbahnbau nicht zum Zwecke der Schädigung der Privatrechte unternommen wird, sondern dass geschädigt werden muss, weil gebaut werden soll.

Dadurch ist selbstverständlich der Fall nicht ausgeschlossen, dass eine Eisenbahnunternehmung oder ein Organ, dessen sie sich zur Bauausführung bedient, beim Eisenbahnbaue und nicht durch den Eisenbahnbau einem bestimmten Dritten gegenüber in der bösen Absicht, ihm Schaden zuzufügen, vorgeht.

Wenn nun also einerseits der Eisenbahnbau an sich als eine schädigende Handlung der Eisenbahnunternehmung gegenüber den Privatberechtigten anzusehen, andererseits der durch den Eisenbahnbau zugefügte Schade blos nach den über die culpa bestehenden Normen zu behandeln ist, so ergiebt als natürliche

Folge, dass die Eisenbahnunternehmung schuldig ist, den in ihren Privatrechten Geschädigten im Sinne der §§ 1323 und 1324 a. b. G. B. Schadloshaltung, d. i. Ersatz des erlittenen Schadens, nicht auch des entgangenen Gewinnes, zu leisten. Der erlittene Schade ist Gegenstand des Beweises durch den, der sich beschädigt erachtet.

Ausser der oben erörterten objectiven Bedeutung haben die Worte „allen Schaden" auch eine subjective, und zwar in dem Sinne, dass Jeder, dem die Erbauung einer Eisenbahn Schaden gebracht hat, befugt ist, den Ersatz anzusprechen. Keinen Unterschied kann es in dieser Beziehung begründen, in welchem Stadium des Werdens einer Eisenbahn der Schade entsprungen ist.

Festzuhalten ist ferner, dass sich aus der Gegenüberstellung und Vergleichung der beiden oben angeführten Grundsätze des Eisenbahn-Concessionsgesetzes ergiebt, dass der erste Absatz des § 10 lit *b* des Concessionsgesetzes sich lediglich auf Schäden bezieht, welche aus dem Eisenbahnbaue entspringen und dass die Nachtheile, welche der Betrieb den Privatberechtigten zufügt, in Ansehung der Ersatzpflicht der Eisenbahnunternehmung nicht gleich den ersteren zu beurtheilen sind.

Erst der zweite Absatz des § 10 lit *b* des Cocessionsgesetzes geht in der Statuirung der Verpflichtungen einer Eisenbahnunternehmung gegenüber den Nachbarn um einen Schritt weiter, indem hier von Schäden „durch die Bahn" gesprochen wird. Es ist hiermit klar gesagt, dass da nicht nur der Bahnbau, sondern auch der Bahnbetrieb, mit Einem Worte der Bahnbestand in seiner Totalität als Factor in Betracht kommt.

In Bezug auf die schädlichen Consequenzen aber ist streng zu unterscheiden, ob sich dieselben als Folge des Bahnbaues ergeben, oder ob sie aus dem Eisenbahnbetriebe entspringen.

In der ersteren Beziehung geht die gesetzliche Bestimmung dahin, dass positiv erkennbaren und zu gewärtigenden Schäden in natura zu begegnen sei und ist im Grunde genommen nur eine Zerlegung des ersten Satzes des

§ 1323 a. b. G. B. („Um den Ersatz eines verursachten Schadens zu leisten, muss Alles in den vorigen Stand zurückversetzt, oder, wenn dies nicht thunlich ist, der Schätzungswerth vergütet werden"), mit dem Unterschiede, dass der „restitutio in integrum" zur Behebung des durch die Voraussicht bereits definirbaren Schadens anticipirt werden soll.

Insoweit der Eisenbahnbetrieb unter den Gesichtspunkt des zweiten Satzes des § 10 lit *b* fällt, ist die besprochene Bestimmung eine Erweiterung der Anordnung des ersten Satzes; im Uebrigen gilt das über die „in integrum restitutio" auch hier.

Das Wesentliche der Bestimmung zielt dahin, dass dem Nachbar („angrenzende Grundstücke", „Gebäude"), aber auch nur diesem, nicht auch dem entfernt Liegenden, eine ganz besondere Aufmerksamkeit zu widmen ist, und dass daher die Eisenbahnunternehmung vermeidbaren Schäden wirksam durch Vorkehrungen, d. i. durch effective Herstellung zu begegnen hat (z. B. Verstärkung der Gebäude, Uferschutz bei Verengung des Flussprofiles).[1])

Hat die Eisenbahnunternehmung es unterlassen, im rechten Zeitpunkte die als nothwendig erkennbar gewesenen Vorkehrungen zu treffen, so hat sie „für derlei Beschädigungen" zu haften. In diesem Falle fällt ihr aber eine Uebertretung einer gesetzlichen Bestimmung aus Vorsatz (dolus) oder aus grober Nachlässigkeit (lata culpa) zur Last, indem sie den voraussichtlichen Schaden dem Nachbar mit Wissen und Willen oder in Folge auffallender Sorglosigkeit erwachsen liess; und hat sie daher dann nicht mehr blos den erlittenen Schaden, sondern auch den entgangenen Gewinn zu ersetzen.

---

[1]) Vergl. übrigens in Ansehung des weiter aufgefassten Begriffes „Anrainer" (Nachbar) die Entscheidung des Verwaltungsgerichtshofes vom 1. Februar 1884, Z. 142 (Sammlung Budwinski, Bd. VIII, pag. 73), wornach *a)* hierunter alle Besitzer von Liegenschaften zu begreifen sind, welche nach der örtlichen Situation von den Einflüssen einer Betriebsanlage in einer solchen Weise betroffen werden, dass sie daraus Einwendungen gegen die Anlage ableiten können; *b)* die Beurtheilung dessen, wer gesetzlich als „Anrainer" bezeichnet werden kann, nicht eine Frage des freien Ermessens der Behörden, sondern eine Thatbestandsfrage ist.

Ausserdem folgt aber noch aus der Bestimmung des eben in Rede stehenden Absatzes, dass die Eisenbahnunternehmung, wenn sie voraussehbarem Schaden (was zu beweisen ist) Rechnung getragen hat, bei Betreibung der Eisenbahn von ihrem Rechte Gebrauch macht und daher für die den Nachbarn aus den natürlichen Folgen des Betriebes (Rauch, Geräusch, Erzittern der Gebäude etc.) entstehenden Schäden nicht mehr verantwortlich gemacht werden kann.

Die weiter im § 10 lit. *d* des Eisenbahn-Concessionsgesetzes enthaltene Verpflichtung, für eine der Sicherheit angemessene Einfriedung (Absperrung) Sorge zu tragen, wo eine solche nach der Weisung der competenten Behörden sich als nothwendig zeigt, ist zwar vorwiegend polizeilichen Charakters, hat aber doch auch dem Nachbar gegenüber eine gewisse Bedeutung, indem der im § 858, Alinea 2 a. b. G. B. ausgesprochene Grundsatz, wornach jeder Eigenthümer verbunden ist, „auf der rechten Seite seines Haupteinganges für die nöthige Einschliessung seines Raumes und für die Abtheilung von dem fremden Raume zu sorgen", eine wesentliche Einschränkung dadurch erfährt, dass für die Einschliessungspflicht einer Eisenbahnunternehmung erst der Ausspruch der competenten Behörden erforderlich und entscheidend ist.

Das nachbarliche Verhältniss der Eisenbahnen untereinander (§ 10 lit. *g* des Concessionsgesetzes) wurde bereits am gehörigen Orte besprochen.

Bei Betrachtung der Verpflichtungen, welche den Anrainern (Nachbarn) einer Eisenbahn für ihr Verhalten gegenüber der letzteren obliegen, kommt vor Allem zu erwähnen, dass die Eisenbahnunternehmung in gewisser Beziehung schon Nachbar in dem Momente wird, wo es sich um die im Hinblicke auf die definitive Ausführung der Eisenbahn auszumittelnde Trace handelt, weil mit der Fixirung dieser die Consequenzen für die in der Umgebung der künftigen Bahn befindlichen Verhältnisse sich von selbst ergeben.

Sobald also die Organe der Eisenbahnverwaltung daran gehen, die Grundlage für den Bau zu schaffen, kommen sie bereits mit den Grundbesitzern in eine Berührung, welche einen mehr oder minder bleibenden Charakter, eine mehr oder

minder nachhaltige Wirkung und darum mit dem wirklich nachbarlichen Verhältnisse eine grössere oder geringere Aehnlichkeit hat.

Wirklicher und effectiver Nachbar wird die Eisenbahnunternehmung allerdings erst durch die Ausführung der Bahn selbst und nach dem Zeitpunkte der Ausführung tritt die Nothwendigkeit der Achtung ihrer Existenz durch die in ihrer Nähe Lebenden gebieterisch an diese heran; allein rechtlich ist sie wirklicher Nachbar mit dem gleichen Anspruche auf Existenzachtung schon in einem früheren Zeitpunkte, und zwar dann, wenn die Ausführung der Bahn gesichert, d. i. wenn der Bauconsens ertheilt und Grund und Boden erworben, beziehungsweise die Anmerkung der Enteignung in den öffentlichen Büchern eingetragen ist. Die Berechtigung für diese juristische Fiction liegt darin, dass die Bahn in dem genannten Zeitpunkte für Jedermann nicht nur durch die Publicität des Verfahrens, sondern auch durch die Absteckung und Aufstellung der Profile erkennbar ist.

Die Principien für das nachbarliche Verhalten der Anrainer der Bahn enthält der erste Satz des § 99 der Eisenbahnbetriebsordnung: „In der Umgebung der Bahn dürfen von den Anrainern Anstalten nicht getroffen oder Herstellungen nicht ausgeführt werden, welche den Bestand der Bahn, ihres Zugehörs, oder die regelmässige und sichere Benützung derselben gefährden, oder welche eine Feuersgefahr herbeiführen könnten."[1])

Diese Bestimmung, eine ausgesprochene Legalservitut, legt dem Anrainer einer Eisenbahn die weitestgehende Einschränkung in der Ausübung seines Eigenthumsrechtes auf, welche der gesicherte Bestand der Bahn, sowie der Betrieb derselben erfordert.

Begründet ist dieselbe durch die Nothwendigkeit, den unberechenbaren Gefahren für Gut und Leben, welche durch scheinbar geringfügige Störungen in dem geordneten Betriebe einer Eisenbahn hervorgerufen werden können, durch die aus-

---

[1]) Vergl. Beilage I, pag. 32.

giebigsten Präventivmassregeln zu begegnen, da es im Falle einer Katastrophe von sehr illusorischem Werthe wäre, die Frage zu erörtern, ob die Handlung des Nachbars, welche für die Eisenbahn mit nachtheiligen Folgen verbunden war, auf einen von ihm innerhalb der rechtlichen Schranken gemachten Gebrauch seines Rechtes zurückzuführen oder ob er für die Consequenzen seiner Handlungsweise verantwortlich zu machen ist.

Ein weiterer Ausfluss des Principes, dass die Handlungsberechtigung der Anrainer auf das Mass zurückzuführen ist, welches im Interesse der Eisenbahnen eingehalten werden muss, ist dann die Zulassung einer bestimmten Gattung von Handlungen, deren Vornahme aber an gewisse Voraussetzungen geknüpft wird. In dieser Beziehung verfügt der zweite Satz des ersten Absatzes des § 99 der Eisenbahnbetriebsordnung: „Zu Terrainveränderungen, wodurch die Stelle, wo die Veränderung vorgenommen werden soll, dem Bahneigenthum näher gerückt würde, dann zu Bauführungen, welche in dem als feuergefährlich erklärten Bereiche vorgenommen werden wollen, muss immer vorläufig die Bewilligung der zur Oberaufsicht über den Betrieb Berufenen, sowie von der betreffenden politischen Behörde eingeholt werden."[1])

In Ausführung des Principes hat zunächst die Eisenbahnbetriebsordnung eine Reihe von Bestimmungen getroffen, welche nur exemplicativen Werth haben und sich eigentlich aus dem Principe von selbst ableiten; diese Bestimmungen sind folgende:

1. Thiere dürfen in nächster Nähe der Bahn blos unter sorgfältiger Aufsicht weiden gelassen werden und es ist dafür Sorge zu tragen, dass sie die Bahn und das Zugehör nicht betreten, oder die Einfriedungen überschreiten (§ 97);[1]) 2. die freie Lagerung von leicht feuerfangenden Stoffen im Bereiche der Feuersgefahr der Bahn ist zu vermeiden, für den gehörigen Verschluss der an und für sich zwar feuersicheren, aber zur Aufbewahrung feuergefährlicher Gegenstände gewidmeten Räume

---

[1]) Vergl. Beilage I, pag. 32.

stets zu sorgen (§ 99, Alinea 2); 3. die zur Einfuhr bereit liegenden Feldfrüchte sind in thunlichste Entfernung von der Bahn zu bringen, dann ist bei Waldanlagen und überhaupt bei Baumpflanzungen auf die Beseitigung der Möglichkeit, dass durch Windbrüche die Bahn verlegt würde, Rücksicht zu nehmen (§ 99, Alinea 3); 4. das Abtreiben der Waldungen, Gebüsche oder Sträuche, das Fällen oder Herablassen einzelner Bäume, das Graben von Lehm, die Gewinnung von Schotter und überhaupt jede Handlung, durch welche das Erdreich aufgelockert wird, Gegenstände auf die Bahn fallen, Erdrutschungen oder Steinablösungen hervorgebracht werden können, ist nur auf denjenigen Strecken und Punkten der Grundstücke gestattet, welche von der dazu berufenen Behörde nicht ausdrücklich aus diesem Anlasse ausgenommen worden sind (§ 100;[1]) ähnliche Bestimmungen enthält § 19 des Forstgesetzes in Ansehung der Bannlegung der Wälder).

Die Frage, ob und inwieferne den Anrainern der Eisenbahn aus Anlass der Beschränkung ihres Eigenthumsrechtes ein Anspruch auf Schadenersatz zusteht, ist in der Eisenbahnbetriebsordnung nicht berührt; allein die Beantwortung kann nicht zweifelhaft sein.

Es wird zu dem Ende vorerst zu unterscheiden sein, ob der in seiner Rechtssphäre beschränkte Nachbar der Eisenbahn schon vor dem Inslebentreten der Eisenbahn berechtigt war, die durch die Existenz der Eisenbahn inhibirte Handlung zu vollziehen und auch seinen Willen in dieser Richtung thatsächlich bethätigt hat, dann ob diese Handlung für ihn einen wirthschaftlichen Werth haben kann oder nicht. War er zur Vornahme einer solchen Handlung vorher nicht berechtigt, weil die Eisenbahnunternehmung für sich die Priorität der Existenz in Anspruch nehmen kann, so entfällt selbstverständlich jeder Anspruch auf Ersatz, weil die Eisenbahnunternehmung in diesem Falle einen Eingriff in eine bestehende Rechtssphäre gar nicht gemacht hat und nicht machen konnte. War der Nachbar zwar kraft seiner Priorität zu handeln befugt, hat aber die Handlung für ihn keinen wirthschaftlichen Werth,

[1]) Vergl. Beilage I, pag. 32—33.

dann kann er nicht entschädigt werden; denn für das, was keinen positiven Nutzen abwirft, was keinen Gebrauchswerth hat, giebt es keinen wirthschaftlichen Massstab und daher auch keine Grundlage für eine Ersatzleistung. War endlich der Nachbar der Eisenbahn vor der Errichtung derselben zur Vornahme einer Handlung berechtigt, welche für ihn einen wirthschaftlichen Werth hat, so ist die Eisenbahnunternehmung thatsächlich als Störenfried zu betrachten und daher schon nach der Bestimmung des § 10 lit. *b*, Alinea 1, des Concessionsgesetzes ersatzpflichtig, es wäre denn, dass die Voraussetzungen des § 1459 a. b. G. B. vorhanden sind und dadurch der Verlust des Handlungsrechtes in Folge beachteter Untersagung der Ausübung desselben durch Verlauf der Zeit (Verjährung) eingetreten ist.

Weitere besondere Verpflichtungen im Hinblicke auf die Existenz der Eisenbahnen erwachsen den Nachbarn derselben in dem Falle, als es sich um die Herstellung von Neu-, Zu- und Umbauten handelt, welche in der Nähe der Bahn ausgeführt werden sollen. In dieser Richtung wurden schon mit dem Hofkanzleidecret vom 28. December 1843, Pol.-Ges.-Samml. Bd. 71, Nr. 137, für den Bereich der Landesstellen in Steiermark, Illyrien, Küstenland, Niederösterreich, Mähren und Böhmen die Gesichtspunkte aufgestellt, welche von Denjenigen, welche den Bau zu führen beabsichtigen, bei der Aufstellung ihres Bauprojectes zu beachten sind. Nach denselben erscheint 1. eine Zone (10 bis 30 Klafter = 19 bis 57 Meter von der Bahnkrone) bestimmt, innerhalb welcher die Nachbarschaft der Eisenbahn überhaupt ihre Wirkung äussert und eine feuersichere Ausführung des Objectes oder sonstiger Schutz gegen Feuersgefahr, insbesondere noch die Vermeidung oder feste Verwahrung von bahnseitigen Oeffnungen in der Bedachung zur Bedingung der Herstellung gemacht wird; 2. eine weitere Zone (5 bis 10 Klafter = 9·5 bis 19 Meter von der Bahnkrone) fixirt, innerhalb welcher ausser den eben genannten Bedingungen noch gefordert wird, dass in der Richtung der Bahn Ausgänge ausnahmslos nur dann zugelassen werden sollen, wenn durch Schranken und weitere Vorsichtsmassregeln den zu besorgenden Gefahren wirksam begegnet werden

kann; 3. eine dritte Zone (Entfernung unter 5 Klafter = 9·5 Meter von der Bahnkrone) aufgestellt, innerhalb welcher die Errichtung neuer Bauobjecte in der Regel unzulässig und unter besonderer Zustimmung der Eisenbahnaufsichtsbehörde nur in dem Falle gestattet werden kann, dass die eigenthümlichen örtlichen Verhältnisse oder jene des Bahnbetriebes es zulässig machen; 4. die Vermeidung der Errichtung von Gebäuden angeordnet, wenn damit die Nothwendigkeit zur Anlage eines neuen Ueberganges im Niveau der Bahn verbunden wäre.

Diese Gesichtspunkte sind sehr häufig unverändert oder mit wenigen Modificationen in die meisten Landesbauordnungen übergegangen.

Die Frage, in welchem Zeitpunkte die Verpflichtung an den Nachbar herantritt, bei Bauführungen die Bahn als bereits bestehend zu respectiren, beantwortet sich — wie bereits oben bemerkt — dahin, dass nicht allein die wirklich ausgeführte, fertiggestellte Bahn als bestehend anzusehen ist, sondern dass die Bahn schon in dem Momente ideal existirt, wo ihr Project festgestellt, d. i. der Bauconsens ertheilt ist, weil in diesem Zeitpunkte bereits die äussere Gestalt der Bahn und der damit verbundenen Anlagen für Jedermann deutlich erkennbar ist, und daher schon in diesem Zeitpunkte alle jene Bestimmungen in Kraft treten, welche auf „die Nähe der Eisenbahn" Bezug haben.

Eine besondere Regelung der nachbarlichen Verhältnisse trat endlich noch ein in Rücksicht auf den gegenseitigen Bestand von Bergbau- und Eisenbahnunternehmungen. Zur Vermeidung und Beseitigung von Collisionen zwischen Unternehmungen dieser Gattungen und zur Verhütung der hieraus entspringenden Gefahren für die Sicherheit des Lebens und Eigenthums und des Eisenbahnbetriebes wurde nämlich mit der Verordnung vom 2. Januar 1859, R. G. Bl. Nr. 25, angeordnet:

1. Schürfungen und oberirdische Bergbaue (Einbaue), sowie die davon herrührenden Halden müssen von Eisenbahnen und deren Zugehör in solcher Entfernung gehalten werden, dass Haldenstürze den Eisenbahnbetrieb in keiner Weise stören oder hindern, Schächte, Stollen oder andere

oberirdische Bergbaue aber mindestens 20 Klafter (= 38 Meter) von Gebäuden, 15 Klafter (= 29 Meter) von Stationsplätzen, 3 Klafter (= 6 Meter) vom Sohlenrande des Dammkörpers und 6 Klafter (= 12 Meter) von dem Grundmauerwerk der Viaducte und Brücken der Eisenbahnen entfernt bleiben. Die gleichen Entfernungen sind auch bei der Anlage von Eisenbahnen in der Nähe schon bestehender Schächte, Stollen und anderer oberirdischer Bergbaue und deren Halden zu beobachten.

2. Unterirdische Bergbaue dürfen nur in solcher Entfernung von Eisenbahnen geführt werden, dass dadurch weder die Sicherheit des Eisenbahnverkehrs, noch jene des Bergbaubetriebes eine Beeinträchtigung oder Gefahr erleidet. Die dabei einzuhaltende Entfernung ist fallweise von den Behörden festzusetzen.

3. In paralleler Richtung unterhalb einer Eisenbahn soll die Führung von Stollen und Strecken nicht stattfinden. Wenn jedoch solche Bergbaue in anderen Richtungen unter Eisenbahnen geführt werden, müssen sie den zur Sicherheit sowohl des Bergbaues als der Eisenbahn erforderlichen festen Ausbau mittelst gewölbter Mauerung erhalten. Soll eine projectirte Eisenbahn über bereits verliehene Grubenfelder geführt werden, so werden die Bedingungen behördlich festgesetzt, unter welchen der Fortbetrieb des Bergbaues unterhalb der Eisenbahn stattfinden darf.

4. Entstehen zwischen bereits bestehenden Bergbauen und schon angelegten Eisenbahnen Collisionen, so muss der Bergbaubesitzer in seinem Bergbaue diejenigen Sicherheitsvorkehrungen treffen oder sich diejenigen Beschränkungen gefallen lassen, welche die ungestörte Erhaltung und Benützung der Eisenbahn nach dem Ermessen der Behörden unumgänglich erheischt.

Was die Frage der Entschädigungsberechtigung des Bergbauunternehmers anlangt, so ist dieselbe sowohl in Hinsicht dessen, ob überhaupt ein Anspruch auf Entschädigung gestellt werden kann, als auch in Bezug auf den Umfang der Entschädigung in dem Falle, als es sich um eine Collision bereits bestehender Unternehmungen handelt, ausschliesslich Gegenstand richterlicher Judicatur; dagegen in dem Falle, als eine

der Unternehmungen später als die andere zur Existenz gelangt ist, nach Massgabe der Priorität zu lösen. Gebührt nämlich der Eisenbahnunternehmung die Priorität vor der Bergbauunternehmung, so hat die letztere aus dem Umstande, dass der Betrieb des Bergbaues Beschränkungen unterworfen wird, keinen Entschädigungsanspruch gegen die erstere; muss sich dagegen die Bergbauunternehmung, welche ihre Berechtigung früher erlangt hat als die Eisenbahnunternehmung, eine Beschränkung ihres Betriebes zu Gunsten der Eisenbahn gefallen lassen, so ist die letztere Ersatz zu leisten schuldig.

2. Die Haftung der Eisenbahnunternehmungen für die durch Ereignungen auf Eisenbahnen herbeigeführten körperlichen Nachtheile fand in den Bestimmungen des § 19 der Eisenbahnbetriebsordnung[1]) nur eine ungenügende gesetzliche Grundlage. Denn die Beschädigten wurden in erster Linie auf die eingegangene Verbindlichkeit und auf die besonderen gesetzlichen Vorschriften, in zweiter Linie, in Ermanglung solcher, auf die Bestimmungen des allgemeinen bürgerlichen Gesetzbuches über Schadenersatz verwiesen. Da nun die Eisenbahnunternehmungen in Ansehung der Beschädigung besondere Verbindlichkeiten mit den Reisenden nicht eingingen (eine Unfallversicherung fehlt ebenfalls), so blieb es selbstverständlich bei den Bestimmungen des allgemeinen bürgerlichen Gesetzbuches, nach welchen vor Allem den Beschädigten der Beweis über das in den seltensten Fällen mit absoluter Sicherheit festzustellende Verschulden der Beamten und Diener der Betriebsunternehmung obliegt. Die Beschädigten waren somit bezüglich der Verfolgung ihrer selbst völlig begründeten Ansprüche zumeist in eine äusserst schwierige Position versetzt, die nicht selten den Verlust oder Verzicht der Ersatzforderung im Gefolge haben musste. Zudem war es immerhin auch nicht ausser Zweifel gestellt, wie weit die Haftung der Unternehmung aus körperlichen Beschädigungen gegenüber den eigenen Bediensteten und solchen Personen reiche, welche nicht als Reisende angesehen werden können.

---

[1]) Vergl. Beilage I, pag. 9.

Das allgemeine Interesse verlangte daher nach einem ausgiebigen Schutze aller Jener, welche durch den Betrieb einer Eisenbahn zu Schaden kommen und eine Verschärfung der Ersatzpflicht der Eisenbahnunternehmungen.

Mit dem Gesetze vom 5. März 1879, R. G. Bl. Nr. 27, „betreffend die Haftung der Eisenbahnunternehmungen für die durch Ereignungen auf Eisenbahnen herbeigeführten körperlichen Verletzungen oder Tödtungen von Menschen",[1]) wurde der Forderung des allgemeinen Interesses Rechnung getragen und erfolgte die Regelung der in Betracht kommenden rechtlichen Momente in folgender Weise:

1. Wenn durch eine Ereignung im Verkehre einer mit Anwendung von Dampfkraft betriebenen Eisenbahn die körperliche Verletzung oder die Tödtung eines Menschen herbeigeführt wird, so wird stets vermuthet, dass die Ereignung durch ein Verschulden der Unternehmung oder derjenigen Personen eingetreten sei, deren sie sich zur Ausübung des Betriebes bedient.

An die Stelle des Beweises durch den Beschädigten (Verletzten oder dessen, der aus der Tödtung eines Anderen zu Schaden kommt) ist in Ansehung des Verschuldens der Unternehmung oder ihrer Leute die gesetzliche Annahme der sonst zu erweisenden Thatsache getreten; dagegen hat Derjenige, welcher den Entschädigungsanspruch stellt, den Nachweis der Thatsache der Körperverletzung, sowie dass die letztere wirklich Folge des Unfalles ist, zu erbringen.

Ausser diesem Momente ist aus der gesetzlichen Anordnung ein zweites mit Bestimmtheit zu erkennen, nämlich dass die Eisenbahn, ohne Rücksicht darauf, ob dieselbe dem allgemeinen Verkehre oder Privatzwecken (Bergwerksbahn, Fabriksbahn etc.) dient, mit Dampfkraft betrieben werden muss, um die gesetzliche Vermuthung zu rechtfertigen; dass also auch zweifellos Dampftramways überhaupt und Tramways, welche zeitweilig oder in gewissen Strecken maschinellen Betrieb in Anwendung bringen, dann, wenn in der Zeit dieses Betriebes ein Unfall sich ereignet, unter den Gesichtspunkt des Gesetzes

[1]) Vergl. Beilage II, pag. 34–35.

fallen; — ferner ein drittes, nämlich dass der allgemeine Begriff „Mensch" die Beschränkung der Anwendung des Gesetzes auf Reisende ausschliesst, vielmehr selbstverständlich dessen Anwendung auf Bedienstete, die im Dienste verunglücken, und auf dritte Personen, welche sonst durch den Eisenbahnbetrieb Schaden nehmen (darunter ebenfalls auch Eisenbahnbedienstete, welche nicht im Dienste während des Unfalles sich befinden), gestattet.

Dagegen ist aus dem Gesetze nicht zu entnehmen, was unter „im Verkehre", respective „Ausübung des Betriebes", dann was unter „Ereignung im Verkehre" zu verstehen sei.

Die sich hieraus ergebenden Fragen werden daher nach den besonderen Umständen des einzelnen Falles zu beurtheilen sein und muss die Entscheidung hierüber, soferne ein Anspruch im Processwege geltend gemacht wird, dem Ermessen des Richters überlassen bleiben.

Aber der Natur der Sache nach muss der Betrieb begrifflich in seiner Totalität erfasst werden, da die Gefahren, die aus der in Thätigkeit gesetzten Naturkraft erwachsen, schon in dem Zeitpunkte entstehen können, welche diese Thätigkeit vorbereiten und einleiten, und sich immer bedrohlicher entwickeln, je mehr die Thätigkeit entfaltet wird.

Hieraus ergiebt sich in Bezug auf die Anwendung des Haftpflichtgesetzes einerseits, dass unter „Betrieb" im objectiven Sinne der Inbegriff aller jener Verhältnisse, und im subjectiven Sinne die Gesammtheit aller Handlungen zu verstehen sei, welche sich während der Bewegung der Fahrbetriebsmittel oder zu dem Zwecke äussern, um diese Bewegung in Absicht auf den Verkehr hervorzurufen oder zu hemmen, andererseits dass unter „Ereignung" nicht nur ausserordentliche Ereignisse im Betriebe (Zusammenstösse, Entgleisungen etc.), welche in die Regelmässigkeit des Betriebes störend eingreifen, sondern überhaupt alle Vorkommnisse beim Betriebe zu subsumiren seien, welche die körperliche Verletzung oder Tödtung eines Menschen im Gefolge haben. (Ueberfahren bei Ueberschreiten der Geleise, Verunglückung in Folge Explodirens des Kessels etc.)

Was den Begriff der körperlichen Verletzung anlangt, so erstreckt sich derselbe nicht blos auf äussere Verletzungen des

Körpers, Verwundungen und Verstümmlungen, sondern auch auf Krankheiten der inneren Organe und ist namentlich in Ansehung der letzteren nicht erforderlich, dass sie sofort erkennbar sind; es genügt vielmehr, wenn die Connexität späterer Krankheitserscheinungen mit dem Unfalle hergestellt erscheint, was allerdings Gegenstand eines nicht leichten Beweises ist. Ebenso bezieht sich der Begriff „Tödtung" nicht allein auf die Fälle, wo der Tod sofort eingetreten ist, sondern auch auf jene Fälle, wo derselbe erst später eintrat, wenn er nachweisbar auf eine im Betriebe erlittene Verletzung zurückzuführen ist.

2. Die Unternehmung hat ihr eigenes Verschulden (begründet z. B. durch Anschaffung und Verwendung nicht entsprechenden Materiales, nicht sorgfältige Instandhaltung der Bahn und ihrer Ausrüstungsgegenstände, ungenügende Ueberwachung, Verwendung ungeübter Leute im Dienste, Ueberbürdung der mit dem executiven Diente betrauten Personen etc.), sowie das Verschulden der Personen, deren sie sich zur Ausübung des Betriebes bedient, zu vertreten.

Die Haftung trifft immer die Betriebsunternehmung, gleichviel ob dieselbe gleichzeitig auch Besitzerin des Unternehmens ist oder nicht; wenn daher die Betriebführung einer Bahn einer fremden Unternehmung verpachtet ist, so ist die Pachtnehmerin ersatzpflichtig. Bei gemeinsamem Betriebe mehrerer Bahnunternehmungen auf einem Bahnhofe haften, wenn nicht klargestellt ist, welcher von ihnen der Unfall zur Last fällt, alle Unternehmungen, unbeschadet des Regressrechtes untereinander, solidarisch.

3. Die Leistung des Ersatzes hat nach Massgabe der Bestimmungen der §§ 1325 bis 1327 des allgemeinen bürgerlichen Gesetzbuches zu erfolgen.

Nach diesen Bestimmungen gebührt:

a) Im Falle einer Verletzung dem Verletzten der Ersatz der Heilungskosten, und zwar ohne Rücksicht darauf, ob der angestrebte Zweck der Heilung erreicht wurde oder nicht, und ob sie als einmalige oder fortgesetzte Auslage sich darstellen, ferner der Ersatz des entgangenen, oder wenn der Verletzte zum Erwerbe für die Folge unfähig wird, auch des künftig

entgehenden Verdienstes (Capital, welches zuzüglich der Zinsen den Fortbezug des bisherigen Einkommens bis zu jenem Alter ermöglicht, welches der Verletzte bei nicht erlittener Verletzung nach den Regeln der Wahrscheinlichkeit erreicht hätte), endlich ein den Umständen (physische Beschaffenheit des Individuums und Sensibilität desselben sind dabei sehr wichtig) angemessenes Schmerzensgeld, sowie im Falle einer dem Verletzten für sein künftiges Fortkommen hinderlichen Verunstaltung (z. B. durch Verlust eines Auges, der Nase, der Gesichtsform etc.), Verstümmlung des Körpers (Verlust der rechten Hand, eines oder beider Füsse) auch eine diesfällige Entschädigung.

b) Im Falle der Tödtung einer Person den Erben der Ersatz der Krankheits- und Begräbnisskosten, den etwa hinterlassenen Mitgliedern der eigenen Familie (Frau und Kindern) der Ersatz dessen, was ihnen durch den Tod des Familienoberhauptes entgangen ist.

Die ziffermässige Feststellung des Ersatzbetrages setzt den Nachweis seitens des Ersatzberechtigten in Ansehung der einzelnen Ersatzposten voraus, welcher entweder durch Urkunden, oder Zeugenaussagen oder in anderer Weise (z. B. bei Schmerzensgeld durch den Schätzungseid) zu erbringen ist.

4. Eine von der Unternehmung im Vorhinein angekündigte oder mit ihr vereinbarte Ablehnung oder Einschränkung der Ersatzpflicht ist ohne rechtliche Wirkung. Hierdurch ist insbesondere auch der Versuch einer Eisenbahnunternehmung ausgeschlossen, den Bediensteten gegenüber in den Dienstreglements und Dienstverträgen, den Passagieren gegenüber — etwa durch allgemeine Ankündigungen oder durch Bemerkungen auf den Fahrbillets — sich eine Grenze der Haftung auszubedingen.

5. Von der Ersatzleistung wird die Unternehmung nur dann und in dem Masse befreit, als sie beweist, dass die Ereignung durch einen unabwendbaren Zufall (höhere Gewalt, vis major, z. B. Springen einer Schiene unmittelbar vor Passirung des Zuges, plötzlicher Tod eines Weichenstellers oder der beiden den Locomotivdienst versehenden Personen, Lawinensturz etc.), oder durch eine unabwendbare Handlung einer



dritten Person, deren Verschulden sie nicht zu vertreten hat (z. B. Zerstörung der Fahrbahn durch feindliches Heer oder Aufständische, durch Bereitung von Hindernissen, nachdem die pflichtmässige Revision seitens der Bahnorgane erfolgt ist etc.), oder durch ein mit der Verletzung in wirklichem Causalnexus stehendes Verschulden des Beschädigten verursacht wurde. In allen diesen Fällen kommt es auf die Beurtheilung des Falles an. Die reiche Casuistik namentlich der deutschen Spruchpraxis zeigt deutlich, dass die Mannigfaltigkeit der Fälle die Aufstellung bestimmter Grundsätze ausschliesst.

Der Anspruch auf Ersatz wegen körperlicher Verletzung oder Tödtung bei einem Unfalle, welcher im Betriebe einer Eisenbahn sich ereignet, gegen die Eisenbahnunternehmung geht wie jede andere Entschädigungsforderung durch Verjährung, d. i. durch Nichtanbringung der Entschädigungsklage durch drei Jahre von der Zeit an, zu welcher der Schade dem Beschädigten bekannt wurde, verloren.

D. Von den Eisenbahnbüchern.

Die Anomalie, dass der unbewegliche Besitz der Eisenbahnen im Gegensatze zu allem anderen in Privathänden befindlichen Grundbesitze in Oesterreich-Ungarn einer grundbücherlichen Behandlung nicht unterzogen wurde, während die zahlreichen Rechtsverhältnisse der Eisenbahnen und die sich an denselben vollziehenden Veränderungen für die Dauer einer solchen bücherlichen Unterlage gar nicht entbehren können, erreichte mit der Errichtung besonderer öffentlicher Bücher für solche Communicationsanstalten ihr Ende.

Ungarn ging auf diesem Gebiete mit dem Gesetze vom 7. April 1868, Ges.-Art. I, voran, Oesterreich folgte mit dem Gesetze vom 19. Mai 1874, R. G. Bl. Nr. 70.

Während nun in den Ländern der ungarischen Krone die Grundbücher für Eisenbahnen centralisirt in Budapest angelegt und geführt werden,[1]) ging die österreichische Gesetzgebung von

---

[1]) Vergl. § 2 des ungar. Eisenbahnbüchergesetzes (Beilage VIII, pag. 104).

der Erwägung aus, dass das Hauptgewicht darauf zu legen sei, dass das Tabulargericht der Bahn so nahe sei, als es die Berücksichtigung anderer öffentlicher Interessen gestattet. Von diesem Gesichtspunkte aus fand man die in Ungarn eingeführte Concentration als nicht entsprechend und erachtete es mit Rücksicht auf die Ausübung der staatlichen Aufsicht über die Eisenbahnen als genügend, dass die Eisenbahnbücher am Sitze der politischen Landesbehörden geführt werden.[1] Der Schwierigkeit, welche das österreichische Gesetz durch Decentralisation des Eisenbahnbuchwesens beseitigt, sucht das ungarische Gesetz durch die Anordnung zu begegnen, dass in Budapest ein die Unternehmung in Rechtsangelegenheiten vertretender Bevollmächtigter in dem Falle zu bestellen sei, als der Amtssitz der Direction der Unternehmung ausserhalb der genannten Stadt wäre.[2]

Nach dem österreichischen Gesetze für die Anlegung von Eisenbahnbüchern sind in das Eisenbahnbuch alle Eisenbahngrundstücke, das sind alle im Besitze einer Eisenbahn stehenden Grundstücke, einzutragen, welche zum Betriebe der Eisenbahn zu dienen haben.[3]

In dieser Beziehung sind nicht nur die Grundstücke in's Auge zu fassen, welche unmittelbar für Zwecke des Betriebes verwendet werden (z. B. für den Bahnkörper, die Bahnhöfe, Packhöfe, Depotplätze), sondern auch jene, welche mittelbar den Betrieb zu fördern bestimmt sind (z. B. für Zugänge, Vorplätze etc.).

Das Vorbild für die Anlage des Eisenbahnbuches sind die Bestimmungen über das Grundbuch für sonstige Liegenschaften. Nur besteht das Eisenbahnbuch nicht aus einem Hauptbuche, sondern blos aus einzelnen Eisenbahneinlagen, welche jenes vertreten. Den Einlagen zur Seite steht eine Urkundensamm-

---

[1]) Vergl. § 10 des österr. Eisenbahnbüchergesetzes (Beilage VII, pag. 86).

[2]) Vergl. § 3 des ungar. Eisenbahnbüchergesetzes (Beilage VIII, pag. 105).

[3]) Vergl. § 2 des österr. Eisenbahnbüchergesetzes (Beilage VII, pag. 84).



Die Eisenbahneinlage besteht *a)* aus dem Bahnbestandsblatte, *b)* dem Eigenthumsblatte und *c)* dem Lastenblatte.

a) Das Bahnbestandsblatt hat in der Aufschrift den Namen und die Richtung der Bahn anzugeben und zerfällt in zwei Abtheilungen. In der ersten Abtheilung sind die einzelnen Eisenbahngrundstücke, mit Einschluss derjenigen, in Ansehung welcher ein getheiltes Eigenthum oder ein Miteigenthum (Gemeinschaftsbahnhöfe, Gemeinschaftsstrecken) besteht, und in der zweiten Abtheilung diejenigen mit dem Besitze der Bahn oder einzelner Eisenbahngrundstücke verbundenen dinglichen Rechte (Wasser-, Wegrecht, Strassenbenützung) anzugeben, welche der Unternehmung an fremden Grundstücken zustehen.

b) Das Eigenthumsblatt hat Firma und Sitz der Unternehmung und die derselben auf die ganze bücherliche Einheit zustehenden Rechte (eingeräumte Vorzugsrechte auf Bau und Betrieb anderer Strecken), sowie die Beschränkungen dieser Rechte, zu welchen insbesondere ein Einlösungs- oder ein Heimfallsrecht des Staates zu rechnen ist, zu enthalten.

c) Das Lastenblatt zerfällt in zwei Abtheilungen. In die erste Abtheilung sind die Lasten, welche die ganze bücherliche Einheit betreffen (Prioritätsschulden), in die zweite Abtheilung die Lasten, welche sich auf einzelne Eisenbahngrundstücke beziehen (Servituten; Niveaukreuzungen, Durchfahrten, Ueberfahrten für Strassenzüge), ferner die in Ansehung solcher Grundstücke dritten Personen aus dem getheilten Eigenthume oder Miteigenthume zustehenden Rechte einzutragen. (Was bei der einen Bahn als Recht im Bahnbestandsblatte erscheint, ist bei der anderen als Last in das Lastenblatt einzutragen.)[1])

So lange nicht die eine bücherliche Einheit bildenden Eisenbahngrundstücke ermittelt und in der ersten Abtheilung des Bahnbestandsblattes angegeben sind, ist die Einlage als eine vorläufige anzusehen und als solche in einer in die Augen fallenden Weise zu bezeichnen.

---

[1]) Vergl. § 8 des österr. Eisenbahnbüchergesetzes (Beilage VII, pag. 85).

Dingliche Rechte, welche in einer solchen vorläufigen Einlage eingetragen werden, erstrecken ihre Wirkung auf den ganzen Umfang der Einheit.[1])

Die Vereinigung mehrerer bücherlichen Einheiten in eine Einlage durch Zuschreibung ist nicht ausgeschlossen; dieselbe kann jedoch nur dann eintreten, wenn in der Verschiedenheit der im Eigenthumsblatte und in der ersten Abtheilung des Lastenblattes enthaltenen Eintragungen ein rechtliches Hinderniss nicht besteht, oder dasselbe gleichzeitig mit der Vereinigung beseitigt werden soll (z. B. wenn die Trennung der Haftungsobjecte möglich geworden ist durch ein Einverständniss der Prioritätsgläubiger).[2])

Die Abschreibung eines Theiles einer eine bücherliche Einheit bildenden Bahn und die Eröffnung einer selbstständigen Einlage für denselben kann nur dann erfolgen, wenn dies schon nach der Concession zulässig erscheint oder eine besondere Bewilligung des Handelsministeriums hierzu vorliegt. In die neu eröffnete Einlage sind die auf die Rechte Dritter sich beziehenden Eintragungen zu übertragen.[2])

Wird die eine bücherliche Einheit bildende Bahn aufgelassen, so ist diese Verfügung an der Spitze der Einlage klar erkenntlich anzumerken.

Diese Anmerkung hat zur Folge, dass die Eintragung einer die ganze bücherliche Einheit betreffenden Last nicht mehr, wohl aber die Belastung einzelner Grundstücke erwirkt werden kann.

Ist die Einlage erloschen, was dann der Fall ist, wenn die Löschung der im Eigenthumsblatte eingetragenen Beschränkungen, sowie der in der ersten Abtheilung des Lastenblattes eingetragenen Lasten erfolgt ist, so sind die Liegenschaften in Grundbücher, beziehungsweise Verfachbücher zu übertragen.[3])

---

[1]) Vergl. §§ 12, 17, 41 ff. des österr. Eisenbahnbüchergesetzes (Beilage VII, pag. 87, 89 und 97 ff.).

[2]) Vergl. § 44 des österr. Eisenbahnbüchergesetzes (Beilage VII, pag. 98).

[3]) Vergl. § 45 des österr. Eisenbahnbüchergesetzes (Beilage VII, pag. 99).

Schifffahrtsinspection in Bregenz den Betrieb der Trajectanstalt und Dampfschifffahrt auf dem Bodensee.[1])

Zur consultativen Mitwirkung bei Fragen, welche die Interessen des Handels, der Industrie, der Land- und Forstwirthschaft berühren, ist der Staatseisenbahnrath berufen; derselbe ist auch verpflichtet, in besonderen Angelegenheiten über Aufforderung des Handelsministers sein Gutachten abzugeben, kann aber auch selbst Fragen und Anträge stellen;[2])

2. die General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen[3]) als eine dem Handelsministerium unterstehende technisch-administrative Behörde in Ansehung der Privateisenbahnen: *a)* die der Staatsverwaltung vorbehaltene Oberaufsicht und Controle über den Bau und den Betrieb zur Wahrung der Sicherheit und Ordnung, sowie auch über die ökonomische Gebahrung bei garantirten Bahnen, insbesondere zur Wahrung der Interessen des garantirenden Staatsschatzes, dann über die Beamten und Diener der Eisenbahnunternehmungen nach Massgabe der bestehenden Vorschriften (Gesetze, Verordnungen, besondere Anordnungen des Handelsministeriums) auszuüben; in Folge dessen die Abstellung wahrgenommener Mängel in der Regel im directen Verkehre mit den Dienstvorständen oder Directionen der Eisenbahnunternehmungen, in besonderen Fällen aber durch eigene Verfügungen zu veranlassen oder beim Handelsministerium in Antrag zu bringen; *b)* als technisches Fachorgan die vom Handelsministerium zugewiesenen Gegenstände zu begutachten und bei den Commissionen, welche solche Gegenstände technischer Natur betreffen, zu interveniren; *c)* in Angelegenheiten, welche ihr vom Handelsministerium überlassen sind (Ertheilung des Benützungsconsenses für Erweiterungs- oder Erneuerungsbauten auf im Betriebe stehenden Eisenbahnen, Tariffragen, Fahrordnungsangelegenheiten), Entscheidungen nicht principieller Natur zu treffen.

---

[1]) Vergl. §§ 1 und 2 des Statuts der Organisation der Staatseisenbahnverwaltung (Beilage XI, pag. 146).

[2]) Vergl. § 19 des Statuts der Organisation der Staatseisenbahnverwaltung (Beilage XI, pag. 154).

[3]) Vergl. Beilage XII, pag. 162 u. ff.

In Ansehung der der Generaldirection der österreichischen Staatseisenbahnen unterstehenden Bahnen beschränkt sich die Ingerenz der General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen auf die Aufsicht über die Erhaltung der Bahnlinien sammt Zugehör und über die Instandhaltung der Fahrbetriebsmittel, auf die Ueberwachung des technischen Betriebes, des Signal- und des Transportwesens und die Aufsicht über die Beamten und Diener im Sinne der Eisenbahnbetriebsordnung, die Intervention bei den Commissionen, die Einsichtnahme in die Acten und Pläne vor der Abhaltung der Commissionen, die Begutachtung der Pläne von Herstellungen, welchen eine neue Constructionsart oder ein neues System zu Grunde gelegt ist, und auf die Evidenzhaltung der Bahneinrichtungen.[1])

Ferner hat die General-Inspection die Aufgabe, zu prüfen, ob und unter welchen Bedingungen die Ausführung eines Neu-, Zu- oder Umbaues in der Nähe von Eisenbahnen zulässig sei; ihr Ausspruch ist für die zur Ertheilung des Bauconsenses berufene Behörde bindend.[2])

In Ungarn ist die oberste Aufsicht und die Entscheidung hinsichtlich aller Eisenbahnen in die Hände des Ministeriums für öffentliche Arbeiten und Communicationen gelegt. Die Oberaufsicht übt die königlich ungarische General-Inspection für Eisenbahnen, und ist diese Behörde mit einem ähnlichen Wirkungskreise wie die österreichische General-Inspection ausgestattet; zur localen Ueberwachung sind die Bezirks-Inspectorate berufen, denen jedoch nicht blos die Eisenbahnen, sondern alle Communicationen unterstehen. Im Schosse des Ministeriums befindet sich zur Unterstützung des Ministeriums für principielle Tarifirungs-, Verkehrseintheilungs- und sonstige damit verwandten Angelegenheiten die Tarifcommission, dann für allgemein administrative Angelegenheiten ein Communicationsrath, dessen Aufgabe sich auf alle in den Wirkungskreis des Ministeriums fallenden Verkehrszweige erstreckt; derselbe gibt seine Meinung ab in allen jenen Angelegenheiten, welche ihm der Minister zu diesem Zwecke zuweist; er nimmt theil an

---

[1]) Vergl. Beilage XIII, pag. 166 u. ff.

[2]) Vergl. § 99 der Eisenbahnbetriebsordnung (Beilage I, pag. 32).

jenen Agenden, bei denen der Minister, sei es aus Rücksicht auf das allgemeine Interesse oder vom Gesichtspunkte der Controle, seine Mitwirkung wünscht und kann Vorschläge von allgemeinem Interesse aus eigener Initiative machen. Die Verwaltung der im Betriebe des Staates befindlichen eigenen und Privatbahnen obliegt der Direction der königlich ungarischen Staatseisenbahnen mit den ihr unterstehenden Betriebsleitungen.

Ausser den eigentlichen Eisenbahnbehörden sind berufen, in Angelegenheiten, welche sich auf Eisenbahnen beziehen, Ingerenz zu üben:

1. das Ministerium des Innern zur Wahrung der allgemeinen Interessen, und zwar: *a)* als oberste Instanz bei Entscheidungen, in wichtigen Fragen, welche Aerarialstrassen berühren, dann über Recurse gegen Enteignungserkenntnisse zu Eisenbahnzwecken, über Recurse bei Bauführungen der Eisenbahnanrainer, über Recurse in Fragen der Nothwendigkeit von Eisenbahnzufahrtsstrassen oder Ergänzungsbauten an denselben, über Recurse in Sachen der Gestattung des Fortbetriebes des Bergbaues unterhalb der Eisenbahn im Einvernehmen mit etwa betheiligten anderen Ministerien (Handelsministerium, Ackerbauministerium); *b)* als mitwirkende Behörde bei der Bewilligung zur Vornahme der technischen Vorarbeiten, bei Fassung des auf die Ausführung einer Staatseisenbahn abzielenden Regierungsbeschlusses und bei der Concessionsertheilung für Privateisenbahnen, bei der Bewilligung zur Gründung einer Eisenbahngesellschaft und bei der Genehmigung der Gesellschaftsstatuten in der Vereinscommission, bei der Zuerkennung des Enteignungsrechtes an Eisenbahnunternehmungen;

2. das Justizministerium behufs Mitwirkung bei jenen Massnahmen, welche in Ansehung des Eisenbahnbuchwesens erforderlich erscheinen;

3. das Ackerbauministerium als mitwirkende Behörde bei besonders wichtigen Fragen des Wasserrechtes, welche durch den Bau der Eisenbahnen hervorgerufen werden, dann bei Ertheilung der Concession für in öffentliche Bahnen einmündende Schleppbahnen zu Bergwerkszwecken;

4. das Reichskriegsministerium zur Wahrung der militärischen Interessen: *a)* als mitwirkende Behörde bei der

Bewilligung zur Vornahme der technischen Vorarbeiten, bei Fassung des auf die Ausführung einer Staatseisenbahn abzielenden Regierungsbeschlusses, sowie bei Ertheilung der Concession und Feststellung der Concessionsbedingnisse hinsichtlich der Privateisenbahnen, bei den Commissionen, welche der definitiven Feststellung der Trace, der Stationsanlagen und des Bauprojectes einer auszuführenden Eisenbahn vorauszugehen haben (der Vertreter dieses Ministeriums ist Commissionsmitglied), bei Feststellung der Fahrordnungen; *b)* als verfügendes staatliches Organ bei Regelung des Militärtransportwesens und bei Ausstellung und Evidenzhaltung von Certificaten an anspruchsberechtigte Unterofficiere;

5. das Finanzministerium zur Wahrung der fiscalischen Interessen: *a)* als mitwirkende Behörde bei der Schlussfassung der Regierung, betreffend die Ausführung einer Eisenbahn auf Staatskosten, und bei der finanziellen Ueberwachung der mit Staatsgarantie oder Subvention ausgestatteten Eisenbahnunternehmungen; *b)* als verfügende Behörde bei Beschaffung der für Eisenbahnzwecke erforderlichen Geldmittel.

Ganz concrete Amtshandlungen fallen zu:

1. Den politischen Landesbehörden. Dieselben sind nämlich berufen: *a)* zur Prüfung in Fragen politischer, localer und persönlicher Natur, deren Beantwortung dem Handelsministerium bei Erledigung von Concessionsgesuchen wichtig erscheint; *b)* zur Erhebung der Momente, welche für die Anerkennung der Gemeinnützigkeit eines Eisenbahnunternehmens und Zuerkennung des Enteignungsrechtes massgebend sind; *c)* zur Vornahme und Leitung der commissionellen Verhandlungen, welche der endgiltigen Feststellung der Trace einer Eisenbahn, der Zahl und Lage der Stationen und des Bauprojectes (Tracenrevision, Stationscommission, politische Begehung) vorangehen müssen, sowie zur Untersuchung, ob das Project den Anforderungen, welche den Schutz der Anrainer bezwecken (insbesondere feuersichere Herstellung) entspricht; *d)* das Enteignungsverfahren für Eisenbahnzwecke, insoferne dasselbe mit einer politischen Begehung verbunden werden soll, in Bezug auf die Feststellung des Gegenstandes und Umfanges der Enteignung zu vollziehen; *e)* die

Enteignungserkenntnisse zu fällen (im Falle der Nothwendigkeit einer Enteignung in Folge oder zur Vermeidung einer Betriebsstörung hat der von der politischen Landesbehörde bestimmte Commissionsleiter unmittelbar nach der Verhandlung das Enteignungserkenntniss zu fällen); *f)* nach Durchführung einer politischen Begehung entweder zu constatiren, dass eine besondere Baubewilligung nicht mehr erforderlich ist, oder in Bezug auf durch das Handelsministerium zu entscheidende Differenzen Antrag zu stellen; *g)* in Ansehung der Zufahrtsstrassen zu Eisenbahnen nach Massgabe der Landeszufahrtsstrassengesetze die Entscheidung über die Nothwendigkeit zu treffen oder bei der Entscheidung mitzuwirken, dann die commissionelle Uebergabe der Weg- und Wasserläufe, welche anlässlich des Baues einer Eisenbahn hergestellt wurden, in die Erhaltung der Interessenten, vorzunehmen und im Falle, als sich Anstände ergeben, die der Sachlage entsprechenden Anträge an das Handelsministerium zu stellen; *h)* zur Ertheilung des Bauconsenses für Bergwerksbahnen und Industrieschleppbahnen, welche nicht in öffentliche Bahnen einmünden; *i)* bei Strassenbahnen in Ansehung der Concessionirung mitzuwirken und für dieselben nach vorausgegangener politischer Begehung den Bauconsens zu ertheilen, und die bei Anlage derselben zu beachtenden besonderen Bedingungen vorzuschreiben; *k)* bei der vor Inbetriebsetzung einer vollendeten Eisenbahnlinie vorzunehmenden technisch-polizeilichen Prüfung durch einen Vertreter als Commissionsmitglied mitzuwirken; *l)* für die Beobachtung der allgemeinen polizeilichen und Sicherheitsvorschriften nach Massgabe der Eisenbahnbetriebsordnung Sorge zu tragen (in dieser Beziehung theilen die politischen Landesbehörden den Wirkungskreis mit den politischen Bezirksbehörden, welche insbesondere auch mit der Durchführung von Commissionen, welche in ihrem Amtssprengel statthaben, also vollkommen localer Natur sind, ferner mit der Aufrechthaltung der Sicherheit und Ordnung innerhalb der Grenzen ihres Amtsbezirkes betraut sind). Insbesondere haben die politischen Landesbehörden hiernach darauf zu achten, dass nur commissionell geprüfte und zulässig befundene Locomotiven in Betrieb gelangen (§ 21 E. B. O.),

die Beamten und Diener einer Eisenbahn bezüglich des Kronlandes, in welchem dieselbe, beziehungsweise eine Strecke, liegt, in Evidenz zu halten (§ 61); alle Anordnungen zu treffen, welche nach den allgemeinen Polizeivorschriften in technisch-administrativer Beziehung zu erlassen sind (§ 90); über die genaue Befolgung jenes Theiles der Eisenbahnbetriebsordnung zu wachen, welche die Verpflichtungen derjenigen Personen, die Eisenbahnen benützen oder sonst mit denselben in Berührung treten, normiren; ferner dem mit der Aufsicht betrauten Bahnpersonale wirksame Assistenz zu leisten, die Uebertreter nach Umständen in Gewahrsam zu nehmen, und eventuell der competenten Gerichtsbehörde zur Bestrafung zu übergeben (§ 101); auch haben die politischen Landesbehörden das Recht, über einen im Collegialwege gefassten Beschluss eine Privat-Eisenbahnunternehmung durch Geldbussen von 100 bis 2000 fl. CM. oder durch sonstige gesetzliche Mittel anzuhalten, die in Betreff der Sicherheit und Ordnung obliegenden Verbindlichkeiten (z. B. Einfriedungsherstellung) zu erfüllen (§ 85); endlich *m)* zur Ueberwachung der Beobachtung der Seuchenvorschriften bei Eisenbahntransporten, sowie zur Intervention bei Durchführung der Desinfection bei Eisenbahnwagen bei Viehtransporten und zur Verfügung der Desinfection der Rampen und Vieheinlade- und Ausladeplätze;

2. den politischen Bezirksbehörden. Denselben obliegt: *a)* die Durchführung von Commissionen und Erhebungen, welche vom Handelsministerium oder von der politischen Landesbehörde aufgetragen oder in Bezug auf die Handhabung der Sicherheitspolizei, namentlich in Hinsicht auf Verkehrsstörungen und Eisenbahnunfälle nothwendig werden; *b)* die Durchführung der commissionellen Verhandlungen, wenn ein Enteignungsantrag seitens einer Eisenbahnunternehmung vorliegt, welcher ausser dem Falle einer politischen Begehung zu erledigen ist; *c)* die Auflegung der Eisenbahnprojecte und Verständigung der Gemeinden von dem Aufliegen der Pläne, die Verlautbarung des Verzeichnisses über die zu enteignenden Grundstücke und Rechte, die Aufnahme der Einwendungen gegen das Project oder die begehrte Enteignung, die zwangsweise Vollstreckung des Enteignungserkenntnisses (Besitzein-

führung); *d)* die Collaudirung der seitens der Eisenbahnunternehmung durchgeführten feuersicheren Herstellungen; *e)* die Eintreibung der liquiden Leistungen der Concurrenten in Sachen der Herstellung von Eisenbahnzufahrtsstrassen; *f)* die Ueberwachung der Einhaltung der Bestimmungen der Eisenbahnbetriebsordnung seitens derjenigen Personen, welche die Eisenbahn benützen oder sonst mit derselben in Beziehung kommen; *g)* die Vidirung der Frachtbriefe für Transporte von Sprengmitteln; *h)* die Vornahme der in Folge der Gesetze, betreffend die Abwehr und Tilgung ansteckender Thierkrankheiten, Abwehr und Tilgung der Rinderpest, Verpflichtung zur Desinfection bei Viehtransporten auf Eisenbahnen erforderlichen behördlichen Handlungen, Erhebungen und Controlen. In Galizien, Lodomerien und Krakau ist die politische Bezirksbehörde ausserdem *i)* noch die zur Ertheilung des Bauconsenses für Bauführungen, welche in der Nähe einer Eisenbahn vorgenommen werden sollen, competente Behörde;

3. den Finanzbehörden erster und zweiter Instanz, welche die gefällsämtliche Ueberwachung des Eisenbahnverkehres in Gemässheit der Eisenbahnbetriebsordnung, sowie der Zoll- und Monopolsordnung zu vollziehen haben;

4. den Bergbehörden. Denselben obliegt: *a)* die Erhebung in Ansehung der zu Gunsten eines Eisenbahnunternehmens einzuhaltenden Bergbaubetriebsbeschränkungen und im Falle des früheren Bestandes der Eisenbahn auch die Entscheidung über die Bedingungen der Bergwerksverleihung; *b)* in Ansehung von Bergwerksbahnen, welche nicht in öffentliche Bahnen einmünden, die Abgabe ihres Gutachtens; *c)* die Intervention bei politischen Begehungen, welche in Ansehung von über Bergbaureviere führenden, für den öffentlichen Verkehr bestimmten Eisenbahnen oder in Ansehung von Bergwerksbahnen, die in öffentliche Bahnen einmünden, abgehalten werden;

5. dem Landesausschusse. Derselbe intervenirt bei den Commissionen, welche wegen der Feststellung der Trace und der Stationen abgehalten werden, durch einen Vertreter, welcher Commissionsmitglied ist, bei der Commission zur Feststellung des Bauprojectes als Vertreter der Landesinteressen

im Allgemeinen, der Strasseninteressen im Besonderen, ohne Commissionsmitglied zu sein; er hat nach Massgabe der Landesgesetze, betreffend die Eisenbahnzufahrtsstrassen, entweder die Entscheidung über die Nothwendigkeit der Herstellung einer Eisenbahnzufahrtsstrasse zu treffen oder bei einer solchen Entscheidung mitzuwirken, endlich über die Zulässigkeit und die Bedingungen der Mitbenützung einer Strasse durch eine Eisenbahnunternehmung sich auszusprechen;

6. die Gemeindebehörden. Denselben steht zu: *a)* die Publication des Aufliegens der Eisenbahnprojecte und des Eintreffens der politischen Begehungscommission; *b)* die Vertretung der Interessen der Gemeinde in Bezug auf Weg- und Wasserläufe bei den Commissionen, *c)* die Ueberwachung der Befolgung der für das Publicum bindenden Vorschriften der Eisenbahnbetriebsordnung, die Unterstützung des Bahnaufsichtspersonales und Amtshandlung gegen Uebertreter der Eisenbahnbetriebsordnung; *d)* die Mitwirkung bei Durchführung des Viehseuchengesetzes und der Desinfection der Viehwaggons; *e)* in allen im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern, mit Ausnahme Galiziens, die Ertheilung des Bauconsenses zu Bauführungen in der Nähe von Eisenbahnen unter Beachtung des Ausspruches der General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen. Bei incorrectem Vorgange der Gemeindebehörden hat die politische Landesbehörde das Recht der Sistirung des Bauconsenses, beziehungsweise die Verfügung der Abtragung des aufgeführten Baues; *f)* endlich haben sie bei Inanspruchnahme einer Strasse durch eine Unternehmung die Zulässigkeit und die Bedingungen der Benützung aufzustellen;

7. die Gerichtsbehörden. Dieselben sind berufen: *a)* zur Feststellung der Entschädigung im Enteignungsverfahren; *b)* zur Vollziehung der Anlegung der Eisenbahnbücher; *c)* zur Entscheidung aller Ersatzfragen.

Die Competenz der administrativen Behörden in allen Angelegenheiten, welche sich auf den Bau der Eisenbahnen, die Wirkungen desselben für die Umgebung und andere gleichartige Anstalten, sowie auf das Verhältniss zur Regierung



beziehen, ist im § 13 des Eisenbahn-Concessionsgesetzes begründet.[1])

b) Das Verfahren.

Den Eisenbahnunternehmungen ist, soweit es sich um die Verfolgung des Rechtes im gewöhnlichen bürgerlichen Verkehre handelt, eine besondere Stellung nicht eingeräumt und finden auf sie daher die über das gerichtliche Verfahren und über die Competenz der Gerichte bestehenden gesetzlichen Anordnungen ebenso Anwendung wie auf jedes andere Rechtssubject im Staate. Es kann daher in dem Rahmen des Eisenbahnrechtes von einer besonderen Darstellung abgesehen werden. Nicht minder erscheint es nicht geboten, auf das Specialverfahren des näheren einzugehen, welches nach einem von den Transportunternehmungen geschaffenen Statute aus dem Transportgeschäfte vor einem eigens zu diesem Zwecke aufgestellten Schiedsgerichte abgeführt werden kann, weil dieses Verfahren nur ein den Transportverhältnissen entsprechendes Surrogat des gerichtlichen Verfahrens bildet. Das Detail über das schiedsrichterliche Verfahren ist aus Beilage XV, Seite 226 u. ff. zu entnehmen.

Von erhöhter Bedeutung dagegen ist die Kenntniss des administrativen Verfahrens, welches in objectiver Beziehung die Gestaltung des Unternehmens in Absicht auf seinen Zweck verfolgt, in subjectiver Beziehung die Manifestirung des staatlichen Willens gegenüber den Eisenbahnunternehmungen zum Zweche der Aufrechthaltung der Autorität der Regierung oder der durch die Aufgabe des Unternehmens gebotenen Ordnung bedeutet.

1. Das Verfahren in objectiver Beziehung.

a) Bezüglich neuer Bahnlinien.

In dem Augenblicke, wo die Herstellung einer Eisenbahn greifbare Gestalt annimmt, tritt an die Staatsverwaltung die gebieterische Pflicht heran, dafür Sorge zu tragen, dass das Bauwerk selbst und dessen Einzelheiten mit den öffentlichen

[1]) Vergl. Beilage III, pag. 43.

Rücksichten, den bestehenden Gesetzen und den bereits erworbenen Privatrechten in Einklang stehe, dass aber, soweit eine Collission mit anderen Interessen eintritt, die möglichste Schonung der privatrechtlichen Verhältnisse erzielt und namentlich die Beschädigung der angrenzenden Grundstücke, Gebäude etc. vermieden werde (§ 9 des E. C. G.); sie hat dann weiter dafür Sorge zu tragen, dass das Unternehmen seinem Zwecke gemäss ausgerüstet werde, um dasselbe dem Betriebe und Verkehre zuführen zu können, und hat endlich auch die Stabilisirung des Besitzes der Unternehmung nach aussen hin im Auge zu behalten.

Diese Aufgaben bilden die Grundlage der einzelnen Abschnitte des administrativen Verfahrens im objectiven Sinne, welche das Stadium bis zur Inangriffnahme des Baues einer Eisenbahn, das Stadium der Vollendung des Baues und der Inbetriebsetzung einer Eisenbahn und das Stadium bis zur vollzogenen Anlegung des Eisenbahnbuches umfassen.

α) Das Verfahren bis zur Bau-Inangriffnahme.

Die Inangriffnahme des Eisenbahnbaues setzt voraus, dass die Eisenbahnunternehmung bereits existent geworden, das technische Eleborat vom Standpunkte der öffentlichen und der Privatinteressen sorgfältig geprüft und behördlich festgestellt, und der für den Bau erforderliche Grund erworben worden ist, beziehungsweise auch dass die dem Baue etwa entgegenstehenden Privatrechte in gesetzmässiger Weise beseitigt oder befriedigt worden sind. Zum Zwecke der Erfüllung dieser Voraussetzungen wird schon, bevor ein Bahnproject zur Aufstellung gelangt, für dasselbe ein allgemeiner Plan des Unternehmens entworfen, welcher die Gattung der zu erbauenden Bahn (Hauptbahn oder Localbahn), die einzuschlagende Richtung unter Angabe des Anfangs- und Endpunktes, eventuell auch eines oder mehrerer Zwischenpunkte (Trace), allfällige Anschlüsse, die Art des Unterbaues inclusive der in Anwendung zu bringenden Steigungen und Curven, das zu wählende Oberbausystem, die Art der Ausführung der Hochbauten (festes Material, Riegelbau, Holzbau), die Betriebseinrichtungen, die Zahl, Gattung und Art der Fahrbetriebsmittel und sonstigen

Betriebseinrichtungen umschliesst (dieser allgemeine Plan wird in neuerer Zeit bei Privatbahnen schon bei den Concessionsverhandlungen durch die Concessionsbedingnisse festgestellt), — dann aber das nach den Gesichtspunkten des allgemeinen Planes successive zur Aufstellung gelangende technische Elaborat einer Reihe von Amtshandlungen in folgender Weise unterzogen:

I. Hauptbahnen.

Zunächst ist die Trace, d. i. die Mittellinie der herzustellenden Eisenbahnen auf Grund einer commissionellen Amtshandlung (Tracenrevision) durch Entscheidung festzustellen.

Die Grundlage hiefür bildet das von der Eisenbahnunternehmung (Staatsverwaltung, Privateisenbahngesellschaft) auszuarbeitende Generalproject, welches in Ansehung der Staatseisenbahnen der Generaldirection der österreichischen Staatsbahnen, in Ansehung der Privateisenbahnen dem Handelsministerium vorzulegen ist.

Das Generalproject umfasst folgende, über die beabsichtigte Anlage der Bahn Aufsschluss gebende Projectstücke:[1])

1. Eine Generalkarte des militär-geographischen Institutes im Massstabe von 1 : 75.000, oder 1 : 144.000 oder 1 : 288.000 mit genauer Angabe der beabsichtigten Linie;

2. eine topographische Detailkarte im Massstabe von 1 : 25.000 oder 1 : 28.800, mit Angabe jener Strecken, welche über verliehene Grubenmasse oder im Abbau begriffene Bergwerke führen;

3. ein General-Längenprofil im Massstabe von 1 : 100.000 für die Längen und 1 : 2000 für die Höhen;

4. ein Special-Längenprofil im Massstabe von 1 : 10.000 für die Längen und 1 : 1000 für die Höhen;

5. eine Sammlung von Querprofilen (etwa 1 oder 2 auf das Kilometer) im Massstabe von 1 : 200 auf diejenigen Punkte der Bahn bezüglich, wo die Berglehnen sehr abschüssig sind, wo Fluss- oder Strassenverlegungen vorkommen, oder wo

---

[1]) Vergl. § 2 der Projectsverfassungs-Verordnung (Beilage IX, pag. 120).

überhaupt die Führung der Bahn auf besondere Schwierigkeiten stösst;

6. ein summarischer, möglichst auf Erfahrungsresultate gestützter und sowohl für die ganze Bahn, als auf das Durchschnittskilometer berechneter Kostenvoranschlag mit folgenden Rubriken:

a) Vorarbeiten und Bauaufsicht;
b) Grundeinlösung und sonstige Grundentschädigungen sammt feuersicheren Herstellungen;
c) Erdarbeiten (aller Art);
d) Nebenarbeiten (Sicherung der Böschungen durch Bepflanzung, Drainirung, Pflasterung, Steinwürfe, Stütz- oder Wandmauern, Beschotterung der Wege u. s. w.);
e) kleine Kunstbauten unter 20 Meter lichter Oeffnung;
f) grosse Kunstbauten, Viaducte und Tunnel (meist auf die Currentlängeneinheit zu veranschlagen);
g) Beschotterung der Geleise (incl. Oberbaulegen);
h) Oberbau (incl. Drehscheiben, Brückenwagen, Ladekrähne, Signale);
i) Hochbau (incl. der mechanischen Einrichtung der Wasserstationen und Werkstätten);
k) Verschiedenes (Einfriedung, Zeiger, Telegraph, Mobilien, Werkstättenausrüstung, Vorräthe, Betriebsvorauslagen u. s. w.);
l) Fahrpark;

7. ein technischer Bericht zur Begründung und Erläuterung der ganzen Vorlage, insbesondere der gewählten Uebergangspunkte über die Wasserscheiden der geologischen Bodenbeschaffenheit, der angenommenen Steigungen und Minimalcurven, der zu Grunde gelegten Normalien, der unvermeidlichen grossen Kunstbauten, der Zahl und Lage der Bahnhöfe und Stationen u. s. w.

Die Entfernung der Stationen, die Richtungs- und Steigungsverhältnisse der Bahn, die Zahl und Dimensionen der Kunstbauten sind überdies in tabellarischen Beilagen zu beziffern.

Falls Varianten in Frage stehen, sind dieselben in Parallele zu bringen und ihre betreffenden Vorzüge und Nachtheile hervorzuheben.

Bei Privateisenbahnen bleibt es der General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen vorbehalten, nöthigenfalls im kurzen Wege auch von dem Situationsplane Einsicht zu nehmen, aus dem das Special-Längenprofil (Nr. 4) abgeleitet worden.[1])

Findet die Generaldirection der österreichischen Staatsbahnen, beziehungsweise das Handelsministerium das aufgestellte Generalproject entsprechend, so erfolgt die Schlussfassung, ob das Elaborat der Tracenrevision unterzogen werden soll. Wird die Tracenrevision thatsächlich angeordnet, so sind den betheiligten politischen Landesbehörden Copien von der Generalkarte, dem General-Längenprofile und dem technischen Berichte in der von jeder Landesbehörde zu bezeichnenden Anzahl vorzulegen.

Diese Copien werden am Sitze der betheiligten politischen Behörden erster Instanz acht Tage lang zu Jedermanns Einsicht aufgelegt.

Die Gemeiden sind von dem Auflegen der Pläne angemessen zu verständigen, und die Vorstehungen derselben verpflichtet, die Verlautbarung hinsichtlich des Ortes und der Zeit für die Einsichtnahme zu veranlassen.

Allfällige Bemerkungen darüber werden in eigens dazu aufgelegten Vernehmungsbögen entgegengenommen, oder denselben beigelegt und nach Ablauf der Frist von der politischen Behörde erster Instanz mit ihrem Gutachten der Landesbehörde übersendet.

Hierauf tritt unter der Leitung der politischen Landesbehörde und — soferne nicht vom Handelsminister eine andere Verfügung getroffen wird — an deren Sitz eine von Fall zu Fall aus Vertretern der Landesbehörde, der General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen, des Reichskriegsministeriums, der Handelskammern, des Landesausschusses und nach Umständen der Bergbehörde und sonstiger Behörden und Körperschaften zu berufende Commission zusammen. Diese hat die besondere Auf-

---

[1]) Vergl. § 2 der Projectsverfassungs-Verordnung (Beilage IX, pag. 120).

gabe: die auf die neue Bahn und die Lage der Stationen bezüglichen militärischen, administrativen, commerziellen und ökonomischen Rücksichten, wie auch die Interessen und etwaigen erworbenen Rechte bestehender Transportanstalten zu prüfen und zu erörtern, sich über die Zulässigkeit der projectirten Bahn überhaupt auszusprechen, die zwischen den vorliegen Varianten zu treffende Wahl zu befürworten, oder anderweitige Abänderungen in der Bahnrichtung in Vorschlag zu bringen.

Dem Ermessen des Reichskriegsministeriums, sowie der politischen Landesbehörde und der General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen bleibt es anheimgestellt, vor Zusammentritt der Commission Vertreter zur Besichtigung der Trace an Ort und Stelle zu entsenden.

Als Material der Berathung dienen der Commission die eingelaufenen Vernehmungsbögen, die allfälligen Anträge ihrer Mitglieder, sowie die ihr überwiesenen oder direct bei ihr einlaufenden Petitionen.

Ein Vertreter der Behörde, welche das Project verfasst hat, bei Staatsbahnen, beziehungsweise der Concessionswerber oder ein Vertreter desselben bei Privateisenbahnen ist den Sitzungen mit berathender Stimme beizuziehen.

Die Commission hat das Recht, auch andere Personen zu vernehmen.[1])

Hinsichtlich der Privateisenbahnen wird in der Regel erst auf Grund des dem Handelsministerium vorzulegenden Commissionsprotokolles und der sonstigen Ergebnisse der Tracenrevision über die Zulässigkeit und Bauwürdigkeit und die zu befolgende allgemeine Richtung der Bahn, sowie — vorbehaltlich der seinerzeitigen definitiven Entscheidung nach Massgabe des Eisenbahn-Concessionsgesetzes — über die Bedingungen, unter denen die Concession erworben werden kann, entschieden; bezüglich der Staatseisenbahnen dagegen erfolgt auf dieser Grundlage die Schlussfassung des Handelsministers über die Modalitäten, unter denen der Staat an die Aus-

---

[1]) Vergl. § 3 der Projectsverfassungs-Verordnung (Beilage IX, pag. 121).

führung schreiten kann, und welche daher dem gesetzgebenden Körper im Gesetzentwurfe vorgeschlagen werden sollen.

Das Project kann übrigens auch zur Umarbeitung zurückgestellt werden, wenn die Tracenrevision zur wesentlichen Aenderung in der Richtung der Bahn die Anregung giebt.

Nach erfolgter Concessionsertheilung, beziehungsweise nach erfolgtem Beschlusse, die Linie auf Staatskosten zu bauen, ist das Project durch einen Situationsplan im Massstabe von mindestens 1:2880 (kleiner Situationsplan) mit Schichtencurven oder wenigstens mit Höhencoten rechts und links der Bahn zu ergänzen. In demselben sind die Tunnel, Viaducte, Brücken, Durchlässe, Wegübergänge und Weg- und Flussverlegungen wenigstens annäherungsweise einzuzeichnen.

Hierauf erfolgt die Genehmigung der definitiven Trace, jedoch stets nur unter Vorbehalt der etwa bei der politischen Begehung sich noch ergebenden Abänderungen.

Falls jedoch vor dieser Genehmigung noch neue Fragen von öffentlichem Interesse berührt werden, so kann die Anordnung einer neuen vollständigen oder theilweisen Tracenrevision erfolgen.[1])

Nach Genehmigung der definitiven Trace wird die Feststellung der Anzahl und der Lage der Bahnhöfe, Stationen und Haltestellen vollzogen. Zu diesem Behufe sind dem Handelsministerium folgende Projectstücke vorzulegen:

1. eine Generalkarte des militär-geographischen Institutes (wie oben) mit roth eingetragener Linie und Angabe der vorgeschlagenen Stationsplätze, sowie der auf den im Betriebe stehenden Linien vorhandenen Stationen;

2. das richtiggestellte General-Längenprofil;

3. eine Sammlung der Situationspläne der beantragten Bahnhöfe, Stationen und Haltestellen mit Angabe der Gebäude und Zufahrtsstrassen, womöglich in solcher Ausdehnung, dass die Ortschaft darauf sichtbar ist;

---

[1]) Vergl. §§ 6 und 7 der Projectsverfassungs-Verordnung (Beilage IX, pag. 122, 123).

4. ein erläuternder Bericht, in welchem — soferne die Stationen oder Haltestellen nicht an bestehenden öffentlichen Strassen oder Wegen projectirt werden — über die Herstellung der Zufahrtsstrassen in technischer und finanzieller Beziehung bestimmte Vorschläge zu machen sind.[1])

Für die Anlage der Stationen gelten folgende wesentliche Bestimmungen:

1. Falls keine besonderen örtlichen Hindernisse obwalten, sind die Bahnhöfe, Stationen und Haltestellen horizontal zu projectiren.

2. Bei der Abzweigung von verschiedenen Verwaltungen angehörigen Bahnen ist das Augenmerk dahin zu richten, dass der Personendienst und womöglich auch der Güterdienst in denselben Räumen eines einzigen gemeinschaftlichen, unter eine einheitliche Leitung zu stellenden Zweigbahnhofes vereinigt werde. — Um die Erreichung dieses Zieles zu erleichtern, hat sich die neue Unternehmung, falls es nicht schon vor der Concessionsertheilung geschehen, jedenfalls vor Einreichung ihrer Stationsvorlage mit den betreffenden älteren Bahnen in's Benehmen zu setzen (§ 10 lit. *g* des E. C. G.).

3. Bei der Wahl der Benennung der neuen Stationen sind Doppelnamen nur dann vorzuschlagen, wenn sie zur Unterscheidung von bereits bestehenden Stationsnamen unvermeidlich sind, oder sonst besonders wichtige Gründe für eine Doppelbezeichnung sprechen.[2])

Ueber das Stationsproject wird die Stationscommission in derselben Weise wie die Tracenrevision angeordnet und durchgeführt.

Die Stationscommission hat sich nicht nur über die Zahl und Lage der auszuführenden Stationen, sondern auch über deren Benennung, sowie über die Zufahrten und deren Richtung auszusprechen.

Rücksichtlich der Kostenbestreitung, des Vollendungstermines und der künftigen Erhaltung der Zufahrtsstrassen ist eine Vereinbarung anzustreben.

---

[1]) Vergl. § 8 der Projectsverfassungs-Verordnung (Beilage IX, pag. 123).

[2]) Vergl. § 9 der Projectsverfassungs-Verordnung (Beilage IX, pag. 123).

In Betreff der in Ländern, für welche Eisenbahn-Zufahrtsstrassengesetze bestehen, durch eine Concurrenz zu bewirkenden Zufahrtsstrassen ist in Gemässheit der Bestimmungen dieser Gesetze vorzugehen, und demgemäss — wenn zulässig die Frage der Nothwendigkeit einer Zufahrtsstrasse schon bei der Stationscommission zu erörtern.

Auf Grund des Ergebnisses der Stationscommission trifft das Handelsministerium, respective die Generaldirection der österreichischen Staatsbahnen die Entscheidung. Hierbei ist das Recht vorbehalten, die Anlage einer Station erst dann zu bewilligen, wenn die Frage der zugehörigen Zufahrtsstrasse ausgetragen ist. [1])

Wenn sich bei der über die Lage der Stationen zu treffenden Entscheidung die Nothwendigkeit ergiebt, die genehmigte Trace zu modificiren, so kann je nach der Wichtigkeit der vorzunehmenden Aenderung gleichzeitig verfügt werden, ob dieselbe den Gegenstand einer weiteren besonderen Vorlage bilden, oder nur bei der Aufstellung des Detailprojectes durchgeführt werden solle. [2])

Nach Feststellung der Stationen kann die Linie im Detail ausgesteckt und zur Ausarbeitung der Detailprojecte geschritten werden; hierbei sind, wie es in der Natur der Sache liegt, unwesentliche Abweichungen von der genehmigten Trace gestattet. (Verlegungen in andere Thäler oder nach der entgegengesetzten Thalseite sind selbstverständlich hierbei ausgeschlossen.) [3])

Das Detailproject, bestimmt, der Bauausführung zur Grundlage zu dienen, wenn es endgiltig festgestellt ist, ist das Substrat für die Beurtheilung der Eisenbahnlinie als solcher und ihrer Consequenzen für die Umgebung, namentlich in Bezug auf die Enteignung, und hat zu enthalten:

---

[1]) Vergl. § 10 der Projectsverfassungs-Verordnung (Beilage IX, pag. 124).

[2]) Vergl. § 11 der Projectsverfassungs-Verordnung (Beilage IX, pag. 124).

[3]) Vergl. § 13 der Projectsverfassungs-Verordnung (Beilage IX, pag. 125).

1. Die richtiggestellte topographische Detailkarte;

2. einen Situations-, beziehungsweise Grundeinlösungsplan im Massstabe von 1 : 1000 (grosser Situationsplan) mit den Stationen und Wächterhäusern, den Böschungen, den Weg- und Flussverlegungen, den Unter- und Oberfahrten, sowie den Niveau-Uebergängen und den Kunstbauten im Allgemeinen, mit Angabe deren lichten Oeffnungen und Höhen, endlich mit Angabe der beabsichtigten Einlösungsgrenzen und der Katastralnummern der von der Bahn berührten und der benachbarten Grundparcellen.

Die Trennung des Grundeinlösungsplanes vom eigentlichen Situationsplane, d. h. die Vorlage zweier Pläne statt des hier angenommenen einzigen ist, wenn die Bahnunternehmung es vorzieht, gestattet;

3. ein Detail-Längenprofil im Massstab von 1 : 2000 für die Längen und 1 : 200 für die Höhen;

4. eine Sammlung massgebender Querprofile, eventuell mit Angabe der Sondirungsresultate;

5. die Längen- und Normalquerprofile aller wesentlich verlegten Wege und Wasserläufe;

6. eine Tabelle der Richtungs- und Steigungsverhältnisse der Bahn;

7. eine Tabelle der Wege und Wasserläufe sammt Hauptdimensionen der betreffenden Kunstbauten und Niveau-Uebergänge mit Angabe der Körperschaften oder Parteien, von denen jeder umzulegende oder neuherzustellende Weg oder Wasserlauf zur Erhaltung übernommen werden soll;

8. ein Verzeichniss der in Anspruch genommenen Grundstücke und Rechte. In diesen Verzeichnissen sind die Bezirksgerichte, in deren Sprengel die Gemeinden gelegen sind, und alle Katastralnummern und Flächenmasse der Parcellen, in Bezug auf welche eine Enteignung stattfinden soll, sowie die beanspruchten Flächen anzugeben (§ 12 des Enteig.-Ges.);[1]

9. ein nach § 14 des Enteignungsgesetzes[2]) verfasstes Verzeichniss der Namen und Wohnorte der Enteigneten.

---

[1]) Vergl. Beilage V, pag. 49.

[2]) Vergl. Beilage V, pag. 50.

Letzteres Stück kann jedoch, und zwar in einfacher Ausfertigung auch direct der politischen Landesbehörde überschickt werden.

(8 und 9 kann sammt Grundeinlösungsplan entfallen, wenn eine Enteignung nicht in Anspruch genommen wird.)

Soll mit der politischen Begehung auch die Angelegenheit der feuersicheren Herstellungen erledigt werden, so ist das Project noch mit einem Verzeichnisse der im Feuerrayon gelegenen Gebäude unter Angabe des bestehenden Bauzustandes und der vorgeschlagenen Herstellungen, mit dem grossen Situationsplane (in Copie oder auszugsweise) und den nöthigen Querprofilen unter Angabe der in Frage stehenden Gebäude zu versehen. [1])

Der Grundeinlösungsplan, das Verzeichniss der in Anspruch genommenen Grundstücke und Rechte, sowie das Verzeichniss der Namen und Wohnorte der Enteigneten, dann die Tabelle der Wege und Wasserläufe ist nach Katastralgemeinden getrennt aufzustellen und dann im Sinne der durch § 14 des Enteignungsgesetzes [2]) normirten Bestimmungen durch 14 Tage vor dem Eintreffen der Begehungscommission in den Ortsgemeinden zur allgemeinen Einsicht aufzulegen. Dasselbe gilt in Galizien und der Bukowina auch für die Gutsgebiete. Zugleich ist durch eine in der Gemeinde anzuschlagende und in ortsüblicher Weise kundzumachende Verlautbarung der Ort der Einsichtnahme, sowie der Tag, von welchem an die Einsichtnahme stattfinden und die Frist, innerhalb welcher jeder Betheiligte bei der politischen Bezirksbehörde Einwendungen

---

[1]) In der Regel bilden die feuersicheren Herstellungen den Gegenstand einer besonderen, nach der politischen Begehung durchzuführenden commissionellen (beziehungsweise Enteignungs-) Verhandlung. Die Prüfung des Projectes obliegt bei Privatbahnen der General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen. Die Anordnung der Commission ist Sache der politischen Landesbehörde; die Commission besteht aus einem Vertreter dieser Behörde als Leiter, einem Vertreter der General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen und einem technischen Vertreter der politischen Landesbehörde. Im Falle eines Anstandes entscheidet das Handelsministerium, resp. die Generaldirection der österreichischen Staatsbahnen.

[2]) Vergl. Beilage V, pag. 50.

gegen die begehrte Enteignung oder gegen die Bahn selbst mündlich oder schriftlich vorbringen kann, bekanntzugeben. Ueber diese Verlautbarungen ist ein Edict in die amtliche Landeszeitung einzuschalten.

Das Handelsministerium, beziehungsweise die Generaldirection der österreichischen Staatsbahnen unterzieht das eingereichte Detailproject einer vorläufigen Prüfung und ordnet, wenn es dasselbe zur Ausführung geeignet erachtet, die politische Begehung unter Uebersendung des ganzen Elaborates an die politische Landesbehörde an (§ 12 des Enteig.-Ges.).[1] Es kann hierbei das Project principiell oder auch bedingungsweise, d. i. mit Vorbehalten zu einzelnen Theilen genehmigt oder auch die definitive Genehmigung von dem Ergebnisse der politischen Begehung abhängig gemacht werden.

Die mit der politischen Begehung betraute Commission besteht:

a) auf Grund des § 13 des Enteignungsgesetzes[2]) aus einem Vertreter der politischen Landesbehörde als Commissionsleiter, einem Vertreter der General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen, und jeweilig dem Vertreter der politischen Bezirksbehörde, in deren Sprengel der Gegenstand der Amtshandlung gelegen ist;

b) ferner aus einem Vertreter des Reichskriegsministeriums;

c) eventuell auch der Bergbehörde und sonstigen vom Handelsministerium von Fall zu Fall zu bezeichnenden Mitgliedern.

Dem Landeschef bleibt es vorbehalten, je einen mit den Localverhältnissen vertrauten technischen Beamten der politischen Landes- und Bezirksbehörde von Fall zu Fall als Beirath den obbezeichneten Vertretern dieser Behörden beizugeben.

Zur Betheiligung an der Commission ist auch der Landesausschuss wegen der von ihm zu vertretenden Interessen (namentlich Strassen- und Culturfragen) einzuladen.

Die Aufgabe der Begehungscommission ist eine zweifache, nämlich: einestheils die Erhebungen, betreffend

---

[1]) Vergl. Beilage V, pag. 49.

[2]) Vergl. Beilage V, pag. 50.

die Feststellung des Gegenstandes und Umfanges der durch den Bahnbau veranlassten Enteignung, beziehungsweise die Begutachtung der dagegen erhobenen Einwendungen; andern-theils die Begutachtung des Bauplanes vom Standpunkte des öffentlichen Interesses, beziehungsweise der gegen denselben erhobenen Einwendungen, insbesondere in Bezug auf die berührten Strassen, Wege und Wasserläufe, die Lage und die Dimensionen der Kunstbauten, Wegschranken u. s. w.; hierbei sind die materiellen Bestimmungen der Gesetze, welche für einzelne Handlungen der Eisenbahnunternehmungen in Betracht kommen (namentlich Wasserrechts-, Strassengesetze und das Berggesetz) strenge zu beobachten.[1])

In beiden Richtungen kann die Commission nöthigenfalls Aenderungen in den Richtungs- und Steigungsverhältnissen der Bahn beantragen, falls solche Aenderungen trotz der vorausgegangenen sorgfältigen Ermittlung der Trace noch gerechtfertigt erscheinen sollten.

Sie kann auch die Anlage der Bahnhöfe und Stationen behandeln, ohne jedoch die bereits entschiedene allgemeine Lage derselben wieder in Frage zu stellen.

Der Tag, an welchem die Erhebungen in einer Gemeinde voraussichtlich beginnen, ist von dem Leiter der Commission zu bestimmen und in der Gemeinde im Hinblicke auf die bevorstehende Enteignung in ortsüblicher Weise bekanntzugeben und dabei zu beachten, dass zwischen der Bekanntmachung und dem Beginne der Erhebungen ein Zeitraum von mindestens acht Tagen liegt.

Eine persönliche Ladung von Parteien findet nur in Ansehung derjenigen statt, welche bei der politischen Bezirksbehörde rechtzeitig gegen die Enteignung Einwendungen erhoben haben.

Jedem Betheiligten steht es frei, nicht nur gegen die begehrte Enteignung (§ 15 des Gesetzes vom 18. Februar 1878),[2]) sondern auch gegen den Bauplan als solchen Einwendungen vor der Commission vorzubringen. Einwendungen, welche

---

1) Vergl. Projectsverfassungs-Verordnung (Beilage XI, pag. 127).

2) Vergl. Beilage V, pag. 51.

gegen die Enteignung erhoben werden, nachdem die Erhebungen in der Gemeinde abgeschlossen sind, bleiben unberücksichtigt.

Der Commissionsleiter hat nach Thunlichkeit dahin zu wirken, dass ein Einverständniss unter den Parteien erzielt werde. Die von den Enteigneten erhobenen privatrechtlichen Ansprüche, welche kein öffentliches Interesse berühren und durch die ihnen zu gewährende Entschädigung ausgetragen werden können, sind von der Verhandlung der Begehungscommission auszuschliessen und der gerichtlichen Feststellung dieser Entschädigung vorbehalten (§§ 24 und 27 des Enteignungsgesetzes).[1]) Auch ist in eine Erörterung der in Folge der Enteignung zu leistenden Entschädigung nicht einzugehen.

Für jede Katastralgemeinde ist ein besonderes Begehungsprotokoll aufzunehmen. In demselben sind immer nur die von den Interessenten begehrten Abänderungen der Projectsvorlagen zu erwähnen, da es selbstverständlich ist, dass überall, wo seitens der Commission keine Aenderung beantragt oder seitens der Betheiligten eine solche nicht einmal verlangt wird, die Bestimmungen, welche aus dem Situations- (Grundeinlösungs-) Plane, aus der Tabelle der Weg- und Wasserläufe und aus dem Verzeichnisse der in Anspruch genommenen Grundstücke und Rechte sich ergeben, als angenommen und sohin als massgebend und für alle Theile bindend zu gelten haben.

Beantragt die Commission unter ausdrücklicher Zustimmung der Vertreter der General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen, des Reichskriegsministeriums und eventuell auch der Bergbehörde, sowie des Vertreters der Bahnunternehmung eine Aenderung des Bauprojectes, beziehungsweise der Einlösungsgrenzen, so sind vor Schluss des Protokolles womöglich die neuen Grenzen in den Situationsplan einzutragen und eventuell auch die Tabellen richtigzustellen

Ist dies nicht möglich (z. B. weil über die Herstellung von Wegen neben, über, unter der Bahn, wasser-, berg-, forstrechtlicher Fragen die Verschiebung der Trace entschieden werden muss), so ist der Abschluss des Verfahrens für die

[1]) Vergl. Beilage V, pag. 68, 69.

in Frage stehende Strecke oder die in Frage stehenden Parcellen bis nach Aufstellung der neuen Grenzen und Flächen durch die Bauleitung und bis nach deren Vidirung durch die General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen, eventuell bis nach erfolgter Entscheidung des Handelsministers und je nach Umständen bis nach Abhaltung einer nachträglichen Verhandlung (§ 21 des Enteig.-Gesetzes)[1]) zu verschieben.[2])

Zu allen auf Eisenbahnanlagen bezugnehmenden Bauten ist dann der Bauconsens erforderlich,[3]) welcher die endgiltige Feststellung des Bauplanes in sich schliesst.

Bei Ertheilung des Bauconsenses, respective bei Erledigung des Begehungsactes ist in dem Falle, als ein privatrechtliches Uebereinkommen über administrative Angelegenheiten vorliegt, von dem das Handelsministerium einmal Kenntniss genommen hat, auf dieses Uebereinkommen selbst dann Rücksicht zu nehmen, wenn die sonstige Sachlage, welcher eine administrative Entscheidung zu Grunde zu legen ist, dies nicht erheischen würde.[4])

Durch die Entscheidung des Handelsministeriums erwachsen den Interessenten positive Rechte, und kann von dieser Entscheidung nur dann abgegangen werden, wenn nachweisbar die Voraussetzungen der Entscheidung irrig waren oder thatsächlich eine völlige Veränderung der Sachlage eingetreten ist, welche die frühere Entscheidung gerechtfertigt hat.[5])

Ist der Bauconsens vom Handelsministerium, beziehungsweise von der Generaldirection der Staatsbahnen nicht speciell vorbehalten worden, in welchem Falle er besonders ertheilt werden muss, so ergiebt er sich für die verschiedenen Arbeiten in verschiedener Weise, und zwar:

---

[1]) Vergl. Beilage V, pag. 66.

[2]) Vergl. §§ 16, 17 der Projectsverfassungs-Verordnung (Beilage IX, pag. 127, 128).

[3]) Vergl. § 19 u. ff. der Projectsverfassungs-Verordnung (Beilage IX, pag. 129 u. ff.).

[4]) Vergl. Entsch. des V. G. H. vom 24. Mai 1878, Z. 238. (Sammlung Budwinski, Band II, pag. 287).

[5]) Vergl. Entsch. des V. G. H. vom 13. December 1878, Z. 1663. (Sammlung Budwinski, Band III, pag. 440).

a) Der Bauconsens für die Erd- und Nebenarbeiten folgt aus der principiellen Genehmigung des Detailprojectes in Verbindung mit dem anstandslosen Ergebnisse der politischen Begehung, eventuell mit der Entscheidung des Handelsministeriums oder der Generaldirection der österreichischen Staatsbahnen, beziehungsweise des Handelsministers über dieselbe.

b) Der Bauconsens für die Kunstbauten ergiebt sich aus der politischen Begehung wie bei den Erdarbeiten und aus der Genehmigung der betreffenden Normalien, beziehungsweise der abweichend davon für bestimmte Oertlichkeiten entworfenen Kunstbauten.

c) Die Hochbauprojecte werden bezüglich der Privatbahnen vorerst von der General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen vom fachlichen, dann bezüglich der Privat- wie der Staatsbahnen in der Regel von der politischen Landesbehörde vom Standpunkte der Landesbauordnung und der Localinteressen begutachtet und schliesslich vom Handelsministerium, beziehungsweise von der Generaldirection der österreichischen Staatseisenbahnen genehmigt. Diese Genehmigung kann auch durch die politische Landesbehörde erfolgen, wenn dieselbe im Interesse der Beschleunigung hierzu die Ermächtigung erhält; dagegen kann bei ganz einfacher Sachlage, wenn die Interessen öffentlicher Natur oder Dritter nicht berührt erscheinen, von der Begutachtung durch die politische Landesbehörde abgesehen werden.

d) Die Geleisepläne (speciellen Situationspläne) der Stationen (im Massstabe von 1 : 1000) werden vom Handelsministerium, beziehungsweise von der Generaldirection der österreichischen Staatseisenbahnen genehmigt.

e) Die Normalien für Oberbau, Signale, mechanische Einrichtungen, Einfriedungen, Wegschranken u. s. w. unterliegen ebenfalls dieser Genehmigung.

f) Die Genehmigung der Entwürfe für Locomotiven und Wägen erfolgt, und zwar bei Privatbahnen nur im Falle einer finanziellen Betheiligung des Staates, nach Massgabe der betreffenden Abmachungen, im Uebrigen aber im Falle der beabsichtigten Einführung neuer oder ungewöhnlicher, die Sicherheit berührender Erfindungen und Einrichtungen.

Die Voraussetzung der thatsächlichen Bau-Inangriffnahme ist der Besitz des erforderlichen Grundes.

Insoweit derselbe nicht durch ein nach dem Enteignungsgesetze zulässiges Uebereinkommen erworben worden ist, muss zu diesem Zwecke das Enteignungsverfahren durchgeführt werden. Dasselbe zerfällt in drei Theile: Feststellung des Gegenstandes und Umfanges der Enteignung, Ermittlung der Entschädigung, Vollzug der Enteignung.

Die Feststellung des Gegenstandes und Umfanges der Enteignung ist vom Civilrechtswege ausgeschlossen [1]) und geschieht durch das Enteignungserkenntniss, welches die politische Landesbehörde auf Grund des Ergebnisses der politischen Begehung nach Prüfung der vorgelegten Acten, beziehungsweise nach Einlangen der Entscheidung des Handelsministeriums, respective der Generaldirection der österreichischen Eisenbahnen bei offengebliebenen Fragen, welche die Einlösungsgrenzen und damit die Enteigneten tangiren, zu fällen hat. [2])

Das Enteignungserkenntniss kann binnen acht Tagen nach erfolgter Behändigung mittelst Recurses, jedoch nur von Demjenigen, der rechtzeitig Einwendungen gegen die Enteignung erhoben hat, oder von seinen Rechtsnachfolgern und von der Eisenbahnunternehmung angefochten werden. Ueber den Recurs entscheidet das Ministerium des Innern im Einvernehmen mit den betheiligten Ministerien (Handelsministerium, eventuell Ackerbauministerium). Der Recurs hat aufschiebende Wirkung. [3])

Nach Eintritt der Rechtskraft eines Enteignungserkenntnisses hat die politische Landesbehörde, welche das Enteignungserkenntniss gefällt hat, die Anmerkung der Enteignung im Grundbuche durch das Grundbuchsgericht mit der Rechtsfolge zu veranlassen, dass die Enteignung auch für die Besitznachfolger wirksam ist, zu veranlassen. [4])

---

[1]) Vergl. Beilage V (§ 18, Alinea 5), pag. 52.

[2]) Vergl. Beilage V (§ 17), pag. 51.

[3]) Vergl. Beilage V (§ 18, Alinea 1—4), pag. 52.

[4]) Vergl. Beilage V (§ 19), pag. 52.

Solange die Enteignung nicht vollzogen oder die Feststellung der Entschädigung nicht erfolgt ist, kann diejenige Partei, welche um die gerichtliche Feststellung der Entschädigung nicht angesucht hat, und zwar die Eisenbahnunternehmung innerhalb eines Jahres nach dem Eintritte der Rechtskraft des Enteignungserkenntnisses, der Enteignete aber nach Ablauf dieser Frist bei der politischen Landesbehörde die Aufhebung des von ihr gefällten Enteignungserkenntnisses begehren.[1])

Ist das hierüber erflossene bewilligende Erkenntniss der politischen Landesbehörde in Folge Nichtanfechtung oder Bestätigung durch die zweite Instanz (Ministerium des Innern im Einvernehmen mit den anderen betheiligten Ministerien) in Rechtskraft erwachsen, so hat die politische Landesbehörde die Löschung der bewirkten grundbücherlichen Anmerkung des Enteignungserkenntnisses durch das Grundbuchsgericht zu veranlassen.

Die Eisenbahnunternehmung haftet für den Schaden, welcher durch den ihrerseits unterlassenen Vollzug der Enteignung dem Enteigneten erwächst und kann auf den Ersatz dieses Schadens auf dem ordentlichen Rechtswege belangt werden.[2])

Die Feststellung der Entschädigung[3]) erfolgt über Ansuchen der Eisenbahnunternehmung, beziehungsweise in dem Falle, als die Eisenbahnunternehmung dieses Ansuchen nicht innerhalb eines Jahres nach Rechtskraft des Enteignungserkenntnisses stellt, wenn von dem Enteigneten das Ansuchen ausgeht, durch Entscheidung des Bezirksgerichtes, in dessen Sprengel die Enteignung zu vollziehen ist.

Dem Gesuche um diese Feststellung ist das Enteignungserkenntniss nebst den zur Identificirung des Gegenstandes der Enteignung erforderlichen Behelfen beizulegen.

Das Gesuch kann hinsichtlich aller in dem Sprengel einer Katastralgemeinde gelegenen Gegenstände der Enteignung in einer einzigen Eingabe gestellt werden.

---

[1]) Vergl. Beilage V (§ 37), pag. 58.

[2]) Vergl. Beilage V (§ 38), pag. 59.

[3]) Vergl Beilage V (§ 22—34), pag 53—58.

Die Entscheidung wird vom Richter auf Grund von Erhebungen an Ort und Stelle, und zwar nach Anhörung dreier Sachverständiger gefällt. Die Sachverständigen, welche den jährlich für jeden Oberlandesgerichtssprengel eigens für Enteignungen zu Eisenbahnzwecken aufzustellenden Listen zu entnehmen sind, haben die Verpflichtung:

a) ihr Gutachten zu begründen;

b) in den Fällen, in denen nur ein Theil eines Grundbesitzes enteignet wird, die Berechnung des Betrages, welcher als Ersatz für die Verminderung des Werthes des zurückbleibenden Theiles des Grundbesitzes zu leisten ist, abgesondert vorzunehmen;

c) in dem Falle als sich die an die Enteigneten zu leistende Entschädigung auch auf die Vergütung solcher Nachtheile erstreckt, welche dritte Personen erleiden, deren Ansprüche nicht aus dem für ein enteignetes Grundstück zu leistenden Ersatze zu befriedigen sind (Nutzungs-, Gebrauchsberechtigte, Bestandnehmer), den auf die Vergütung dieser Nachtheile entfallenden Betrag ebenfalls abgesondert anzugeben;

d) wenn hinsichtlich der thatsächlichen Voraussetzungen ein Streit entsteht — falls es von einer Partei begehrt wird — auf Grundlage jeder der streitig gewordenen Annahmen ein besonderes Gutachten über die zu leistende Entschädigung abzugeben;

e) wenn die Eisenbahnunternehmung erachtet, dass durch Ausführung einer oder der anderen Anlage, zu deren Herstellung sie nicht verpflichtet ist, der Anspruch auf Entschädigung erheblich herabgemindert würde, die Entschädigung mit Rücksicht auf jede der von der Eisenbahnunternehmung bezeichnten Arten der Ausführung anzugeben.

Der Leiter der Erhebungen hat zu Protokoll zu bringen: die von Seite der Enteigneten gestellten Forderungen, die von Seite der Eisenbahnunternehmung gemachten Anerbietungen, ferner das Gutachten der Sachverständigen, die thatsächlichen Voraussetzungen und die Grundlagen, auf denen dasselbe beruht, und die allfälligen Erinnerungen und Einwendungen der Parteien, dann die allfällige Vereinbarung zwischen Eisenbahnunternehmung und Enteigneten über die zu leistende

Entschädigung, wenn in Ansehung dieser Vereinbarung die Voraussetzungen eines zulässigen Uebereinkommens eintreten, oder wenn der vereinbarte Betrag nicht hinter demjenigen zurückbleibt, welcher von den Sachverständigen angegeben wird, oder welcher im Falle einer Verschiedenheit der Gutachten den Durchschnitt der angegebenen Beträge bildet. (Eine mit Beobachtung der vorstehenden Bestimmungen protokollirte Vereinbarung hat die Wirkung eines gerichtlichen Vergleiches.)

Kommt ein Vergleich nicht zu Stande, so hat das Gericht, ohne an Beweisregeln oder an das Gutachten der Sachverständigen gebunden zu sein, über die zu leistende Entschädigung nach freiem Ermessen zu entscheiden, und dabei den eventuell auf die Vergütung der Nachtheile dritter Personen entfallenden Betrag insbesondere zu bestimmen.

Diese Entscheidung kann nur mittelst des Recurses angefochten werden, welcher jedoch keine aufschiebende Wirkung hat.

Die Recursfrist beträgt vierzehn Tage.

Der Recurs ist in doppelter Ausfertigung zu überreichen. Eine Ausfertigung ist dem Gegner des Beschwerdeführers zuzustellen, welchem es gestattet ist, seine Aeusserung binnen vierzehn Tagen zu überreichen. Nach dem Einlangen dieser Aeusserung, beziehungsweise nach dem fruchtlosen Ablaufen der für dieselbe bestimmten vierzehntägigen Frist sind die Acten dem Oberlandesgerichte von amtswegen vorzulegen.

Nach den gleichen Bestimmungen kann auch die Anfechtung der Entscheidung des Oberlandesgerichtes erfolgen.

Das Betreten des ordentlichen Rechtsweges zur Geltendmachung von Ansprüchen, über welche in dem durch das Enteignungsgesetz geregelten Verfahren zum Zwecke der Feststellung der Entschädigung entschieden wurde, ist unzulässig; dagegen ist eine Partei, wenn sie dafür hält, dass die für die Feststellung der Entschädigung massgebenden thatsächlichen Verhältnisse bei den gerichtlichen Erhebungen nicht vollständig oder nicht richtig dargestellt wurden, befugt, vor Ablauf der für den Recurs gegen die gerichtliche Entscheidung über die Entschädigung bestimmten Frist (14 Tage) bei dem Gerichte,

welches diese Erhebungen angeordnet hat, um die Vornahme eines Augenscheines anzusuchen.

Dem Gesuche ist, wenn in demselben die festzustellenden Thatsachen oder Zustände genau angegeben sind, stattzugeben.

Bei der Anordnung und Vornahme des Augenscheines ist nach den Bestimmungen über die Beweisaufnahme zum ewigen Gedächtnisse vorzugehen.

Wird das Ansuchen vor dem Ablaufe von acht Tagen nach der Zustellung der die Entschädigung feststellenden Entscheidung angebracht, so kann das Gericht auf Ansuchen dem Besitzer des in Augenschein zu nehmenden Gegenstandes auftragen, sich jeder die Vornahme des Augenscheines erschwerenden Veränderung bis zur Beendigung desselben zu enthalten.

Ein gegen die Anordnung des Augenscheines oder gegen die Ertheilung des oben erwähnten Auftrages ergriffener Recurs hat keine aufschiebende Wirkung.

Macht die Eisenbahnunternehmung von dem ihr vorbehaltenen Rechte, die Ausführung einer Anlage auf verschiedene Weise zu begehren, Gebrauch, so hat das Gericht über die Entschädigung mit Rücksicht auf jede der vorgeschlagenen Arten der Ausführung zu entscheiden, und der Eisenbahnunternehmung die Auswahl vorzubehalten. Wenn die Eisenbahnunternehmung nicht binnen drei Monaten nach der Zustellung dieser Entscheidung bei Gericht die Erklärung abgiebt, für welche Art der Ausführung sie sich entscheidet, so kann der Enteignete begehren, dass der Eisenbahnunternehmung gegenüber die Annahme gelte, dass sie sich für diejenige Art der Ausführung entschieden habe, hinsichtlich welcher der höchste Entschädigungsbetrag ermittelt wurde.

Das Gericht hat auf Ansuchen einer Partei das Ergebniss der Auswahl unter Angabe des zu leistenden Entschädigungsbetrages mittelst Bescheides auszusprechen.

Die gerichtlich festgestellte Entschädigung ist, wenn sie in einem Capitalbetrage besteht, vor dem Vollzuge der Enteignung zu leisten.

Die Befriedigung der Ansprüche dritter Personen aus dem Entschädigungsbetrage erfolgt nach den Bestimmungen über

die Vertheilung des bei einer zwangsweisen Versteigerung erzielten Kaufpreises.

Der erfolgte Erlag der Entschädigung ist, wenn es sich um den Gegenstand eines öffentlichen Buches handelt, von amtswegen bücherlich anzumerken. Dieser Anmerkung kommen die mit der Anmerkung einer vollzogenen zwangsweisen Versteigerung verbundenen Wirkungen (Befreiung des Gegenstandes der Enteignung von allen Lasten, welche eine Executionsführung auf das Object im Falle der Nichtbefriedigung im Gefolge haben könnten) zu.

Der zwangsweise Vollzug der durch eine rechtskräftige Entscheidung oder durch eine Vereinbarung festgestellten Enteignung erfolgt auf Ansuchen der Eisenbahnunternehmung; derselbe steht der politischen Bezirksbehörde zu, und ist zu bewilligen, wenn die Eisenbahnunternehmung nachweist, dass sie den ihr hinsichtlich der Leistung oder der Sicherstellung der Entschädigung obliegenden und vor der Enteignung zu erfüllenden Verbindlichkeiten nachgekommen sei.

Der Vollzug der Enteignung wird dadurch nicht gehindert, dass deren Gegenstand von Demjenigen, gegen den die Enteignung eingeleitet wurde, an einen Dritten übergangen ist, oder dass sich andere rechtliche Veränderungen hinsichtlich dieses Gegenstandes ergeben haben.

Der zwangsweise Vollzug kann auch dadurch nicht aufgehalten werden, dass die Entscheidung, welche die Entschädigung feststellt oder eine zu leistende Sicherheit bestimmt, mittelst des Recurses angefochten wurde.

Wenn die Eisenbahnunternehmung die durch Vergleich oder gerichtliche Entscheidung festgestellte Entschädigung oder die gerichtlich bestimmte Sicherheit nicht binnen vierzehn Tagen nach Abschluss des Vergleiches, beziehungsweise nach Eintritt der Rechtskraft der gerichtlichen Entscheidung leistet, so kann der Enteignete die Eisenbahnunternehmung zur Leistung der Entschädigung und der Verzugszinsen, beziehungsweise zur Leistung der Sicherheit auf dem Wege der Execution nach den Vorschriften des Verfahrens in Streitsachen verhalten.

II. Localbahnen.[1])

Hinsichtlich der Localbahnen ist ein abgekürztes Verfahren[2]) nach zweifacher Richtung statthaft. Es kann nämlich *a)* in dem Falle, als in Folge der geringeren Bedeutung der Bahn und deren Länge oder auf Grund der Vereinbarung mit den Betheiligten die Trace, sowie die Lage und Zahl der Stationen durch die localen und Terrainverhältnisse gegeben erscheint, sofort das Detailproject vorgelegt und wenn die Localbahn von der Regierung als gemeinnützig anerkannt wird, die politische Begehung angeordnet werden; *b)* soferne die Voraussetzungen dieses abgekürzten Verfahrens nach dem Erachten des Handelsministeriums nicht zutreffen, oder der Anwendung dieses Verfahrens ein besonderes Begehren des Concessionswerbers entgegensteht, zwar eine Tracenrevision abgehalten, mit derselben aber in dem Falle, als bezüglich der festzustellenden Trace keine die Stationsanlagen alterirenden Varianten in Frage stehen, die Stationscommission vereinigt werden.

---

[1]) Der Begriff „Localbahn" ist weder im Localbahngesetze noch in der Localbahnverordnung definirt. Es würde auch thatsächlich kaum gelingen, dem Begriffe eine richtige Fassung zu geben, da er dem praktischen Leben entstammt und alle derartigen Erscheinungen (wie z. B. Wechsel) einer den Forderungen der Wissenschaft entsprechenden Determinirung Widerstand leisten. Weder die Länge und Art der Anlage der Bahn, noch die culturellen Verhältnisse an derselben, noch der Umstand, ob sie isolirt oder als Bindeglied zweier anderer Linien anzusehen ist, sind Momente, welche jedes für sich allein oder in weiterer oder in engerer Verbindung untereinander auschlaggebend erscheinen. Allein es ist wohl nicht zweifelhaft, dass unter Localbahnen solche Bahnen zu begreifen sind, deren Bestimmung es ist, zunächst einem durch örtliche Verhältnisse begrenzten Verkehrsgebiete dienstbar zu werden. Es kann aber weiter auch keinem Zweifel unterliegen, dass solche Bahnen minderen Ranges auch einem höheren, weitergehenden Bedürfnisse des Verkehres mittelbar dienen können und werden, wenn sich ein solches Bedürfniss später thatsächlich entwickelt, und dass es dann nur darauf ankommen wird, ob die Anlagen der Bahn selbst hiefür ausreichen.

[2]) Vergl. die Localbahn-Verordnung (Beilage **X**, pag. **139** u. ff.).

Im ersteren Falle bleibt die Fällung der Enteignungserkenntnisse, beziehungsweise die Constatirung oder besondere Ertheilung des Bauconsenses bis zu dem Zeitpunkte vorbehalten, wo bei Staatsbahnen die Schlussfassung über die Bauausführung selbst oder bei Privateisenbahnen die Concessionsertheilung erfolgt ist.

Bei Vorlage des Detailprojectes treten folgende Erleichterungen ein:

Es kann: 1. Der Situations- (Grundeinlösungs-) Plan auf den Katastralmassstab 1 : 2880 beschränkt werden; 2. die Vorlage des Grundeinlösungsplanes sowie die Verzeichnisse der Enteigneten und einzulösenden Grundstücke, wenn die Ausübung der Enteignung nicht in Anspruch genommen wird, entfallen; 3. von der Sammlung massgebender Querprofile Umgang genommen werden; dagegen müssen Querprofile vorgelegt werden, wenn Strassen mitbenützt werden, bezüglich jener Punkte, wo ein Wechsel der Strassenbreite stattfindet, oder Engstellen bestehen.

Bei Aufstellung eines Generalprojectes können aus demselben entfallen:

a) das General-Längenprofil, in der Voraussetzung, dass die Bahnlänge nicht mehr als 30 Kilometer beträgt;

b) die Sammlung von Querprofilen, an deren Stelle im Falle der Mitbenützung von Strassen die oben erwähnten Strassenprofile zu treten haben.

Dem Projecte sind aber ebenso viele Copien der Specialkarte (Massstab 1 : 75.000) oder in deren Ermanglung der Generalkarte, und eines die beantragte Trace, die Stationen und deren Zufahrten erläuternden Auszuges des technischen Berichtes beizuschliessen, als Sprengel politischer Bezisksbehörden von der projectirten Localbahn berührt werden.

Insoweit es für die Projectsprüfung nothwendig ist, bleibt es der General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen vorbehalten, bezüglich jener Punkte der Bahn, wo sich Schwierigkeiten ergeben, Querprofile (Massstab 1 : 200) und falls das Längenprofil aus einem Coten- oder Schichtenplane abgeleitet wurde, auch die letzteren zur Einsicht abzuverlangen.

Falls die Vereinigung der Stationscommission mit der Tracenrevision begehrt wird, sind dem Generalprojecte die Situationspläne der Stationen und Haltestellen beizufügen.

Im Uebrigen gelten für die Tracenrevision und Stationscommission, unter Aufrechthaltung der hinsichtlich der Hauptbahnen bezeichneten Aufgaben dieser Commissionen, für die Localbahnen folgende abweichende Bestimmungen:

Das Handelsministerium, respective die Generaldirection der österreichischen Staatsbahnen ordnet über das entsprechend befundene Project im Wege der politischen Landesbehörde die commissionelle Amtshandlung an und leitet gleichzeitig die Copien der Generalkarte oder Specialkarte, dann des Auszuges, welcher die Trace, Stationen und Zufahrten zu erläutern bestimmt ist, behufs Auflage derselben zu Jedermanns Einsicht unmittelbar an die politischen Bezirksbehörden.

Die commissionelle Amtshandlung kann an der Trace oder an einem geeigneten Orte in der Nähe derselben stattfinden und ist binnen längstens vier Wochen nach Einlangen des Auftrages an die Statthalterei durchzuführen.

Die Commission besteht aus einem Vertreter der politischen Landesbehörde als Commissionsleiter, dem Vertreter des Reichskriegsministeriums, sofern dasselbe auf die Entsendung eines solchen nicht verzichtet hat, einem Vertreter der General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen und dem Vertreter der politischen Bezirksbehörde für seinen Sprengel. Falls die Trace einen fortificatorischen Rayon berührt, bleibt es dem Reichskriegsministerium vorbehalten, für diesen Rayon einen besonderen Vertreter zu entsenden.

Der Landesbehörde ist anheimgestellt, einen mit den Localverhältnissen vertrauten technischen Beamten von Fall zu Fall als Beirath der Commission beizugeben.

Dem Landesausschusse, den Handelskammern, sowie nach Umständen der Bergbehörde und anderen betheiligten Behörden und Körperschaften, desgleichen den Verwaltungen jener bestehenden Bahnen, an welche die projectirte Localbahn anschliesst, ist es, insoferne die dieselben berührenden Fragen nicht bereits im schriftlichen Wege ausgetragen erscheinen,

anheimzustellen, an der commissionellen Verhandlung theilzunehmen. Dieselben sind daher nicht Commissionsmitglieder.

Der Concessionswerber oder ein Vertreter desselben ist der Commission beizuziehen.

Jedem Betheiligten steht es frei, bei der Commission zu erscheinen, und in Ansehung der Bahnrichtung und der Stationsanlagen, sowie auch in Ansehung der Interessen und etwaigen erworbenen Rechte bestehender Transportanstalten seine Einwendungen oder Erinnerungen mündlich oder schriftlich vorzubringen.

Der Commissionsleiter bestimmt innerhalb der bezeichneten Frist von vier Wochen den Tag und Ort des Beginnes der commissionellen Verhandlung und hat hiervon die zur Theilnahme an der Commission berufenen Vertreter, Behörden und Körperschaften, den Concessionswerber und die politischen Bezirksbehörden, deren Sprengel von der projectirten Localbahn berührt werden, zu verständigen, sowie gleichzeitig über das Stattfinden der Commission in der amtlichen Landeszeitung eine Verlautbarung zu veranlassen, welche für die nicht speciell verständigten Interessenten als Einladung zu gelten hat.

Die politischen Bezirksbehörden haben sofort nach Einlangen der erwähnten Behelfe, deren Auflage unter Verständigung der von der projectirten Localbahn berührten Gemeinden zu veranlassen, ferner binnen 24 Stunden nach Einlangen der Verständigung seitens des Commissionsleiters Zeit und Ort des Commissionsbeginnes den Gemeinden mit dem Beifügen bekanntzugeben, dass es jedem Betheiligten freisteht, seine allfälligen Einwendungen oder Erinnerungen bei der Commission mündlich oder schriftlich vorzubringen.

Die Vorstehungen der Gemeinden sind diesbezüglich zur sofortigen ortsüblichen Verlautbarung verpflichtet.

Nach dem Ermessen des Commissionsleiters können die Mitglieder der Commission die Trace und die Stationsanlagen an Ort und Stelle besichtigen und daselbst Aeusserungen der Interessenten protokollarisch entgegennehmen.

Ueber das Commissionsergebniss ist ein Protokoll aufzunehmen, welches von dem Commissionsleiter, den anwesenden Commissionsmitgliedern und dem Schriftführer zu unterfertigen

ist. Die Unterfertigung seitens der Parteien kann ohne irgend welche Rechtswirkung unterbleiben.

Das Commissionsprotokoll hat der Commissionsleiter binnen acht Tagen nach Schluss der commissionellen Verhandlungen an das Handelsministerium vorzulegen.

Auf Grund des Commissionsprotokolles entscheidet die Regierung über die für die allfällige Ausführung der Localbahn massgebende Trace, bei Privateisenbahnen ausserdem noch vorbehaltlich der seinerzeitigen definitiven Entscheidung nach Massgabe des Eisenbahn-Concessionsgesetzes über die Bedingungen, unter denen die Concession erworben werden kann.

Bei Anordnung der politischen Begehung kann in dringend erachteten Fällen die politische Landesbehörde ermächtigt werden, Entscheidungen, die sonst dem Handelsministerium vorbehalten wären (Wegherstellungen neben, unter, über der Bahn, Angelegenheiten des Wasser-, Berg-, Forstrechtes, Verlegung der Trace [Fabrik, Nebenräume]), in dem Falle zu treffen, wenn ein mit Stimmeneinhelligkeit gestellter Commissionsantrag vorliegt.

III. Schleppbahnen.

In Ansehung der Behandlung von Schleppbahnen wurden in den §§ 36 bis 38 der Verordnung vom 25. Januar 1879[1]) sehr eingehende Vorschriften erlassen, welche durch die Verordnung vom 29. Mai 1880, R. G. Bl. Nr. 57, aufgehoben erscheinen.

An Stelle der aufgehobenen Bestimmungen traten folgende:[2])

1. Der dem Handelsministerium vorbehaltenen Baubewilligung für die ganze Bahnanlage unterliegen nur diejenigen Schleppbahnen und Bahnen, die der Bringung der Forstproducte dienen sollen, welche mit gleicher Spurweite in öffentliche Bahnen derart einmünden, dass ein Uebergang von Fahrbetriebsmitteln stattfinden kann, und zwar hinsichtlich der Bergwerkseisenbahnen im Einvernehmen mit dem Ackerbauministerium.

---

[1]) Vergl. Beilage IX, pag. 135—136

[2]) Vergl. Beilage X, pag. 144—145.

2. Bei Anlage derartiger Schleppbahnen, wenn sie auf dem Territorium öffentlicher Eisenbahnen ausmünden, unterliegen der Genehmigung des Handelsministeriums nur die durch die Ausmündung der Schleppbahn an der öffentlichen Bahn hervorgerufenen baulichen Veränderungen (Geleisverschieb, Rampen, Ladeplätze, Magazine, Heizhäuser etc.).

3. Bei Schleppbahnen, welche einer Baubewilligung des Handelsministeriums bedürfen, ist in der Weise vorzugehen, dass, wenn

a) Wege und Wasserleitungen berührt werden, eine politische Begehung abzuhalten ist; die Behelfe sind:

α) wenn eine Enteignung nothwendig ist, durch vierzehn Tage;

β) wenn keine Enteignung durchzuführen ist, durch acht Tage zur Auflage zu bringen;

b) Weg- und Wasserläufe nicht berührt werden, aber eine Enteignung erforderlich wird, die Bau-Inangriffnahme von der Durchführung der letzteren abhängig zu machen ist; endlich

c) keine Weg- und Wasserläufe und keine Enteignung in Frage stehen, die Genehmigung vom Handelsministerium direct erfolgt.

IV. Pferdebahnen amerikanischen Systems (Tramways, Hipposidirbahnen).

Nachdem die Concessionsertheilung erfolgt ist, hat die Unternehmung das Project der politischen Landesbehörde vorzulegen.

Diese leitet hierüber unter Zuziehung der Vertreter der Localbehörden und insbesondere der Strassenverwaltung eine der politischen Begehung analoge Verhandlung und Erhebung ein, bei welcher die bestehenden Localverhältnisse insbesondere vom allgemein polizeilichen und vom Sicherheitsstandpunkte zu prüfen sind.

Die Unternehmung hat sich mit der Verwaltung der Strasse in's Einvernehmen zu setzen und das eventuell zum Abschlusse gelangende Uebereinkommen der politischen Behörde vorzulegen.

Nach dem Ergebnisse der politischen Begehung ertheilt die politische Landesbehörde im übertragenen Wirkungskreise des Handelsministeriums die Ausführungsbewilligung (Bauconsens) und entscheidet über die Berechtigung der etwa von der Strassenverwaltung gegen die Zulässigkeit der Strassenbenützung erhobenen Bedenken und Einwendungen.

Das ungarische Enteignungsverfahren ist in den Principien dem österreichischen ähnlich; es scheiden sich hier ebenfalls die drei Theile des Verfahrens: *a)* Feststellung des Gegenstandes der Expropriation,[1] *b)* Feststellung der Entschädigung,[2] *c)* Vollzug der Expropriation.[3])

a) Die Projectskizze und die Expropriationsconscription, enthaltend die Ordnungszahl, den Namen des Besitzers, die Localisirungs-, topographische und Grundbuchsprotokollszahl, Hotter und Culturart, Flächeninhalt des ganzen Grundstückes, Einlösungsgrenzen und Flächeninhalt der einzulösenden Theile wird vom Communicationsminister nach erfolgter Prüfung unter Anberaumung eines Verhandlungstermines an die Jurisdiction (vergleichbar mit Bezirkshauptmannschaft) gesendet.

Das Expropriationsobject wird acht Tage lang zur Einsicht aufgelegt.

Die Commission besteht aus einem vom Communicationsminister entsendeten Beamten als Präses und zwei Beamten der Jurisdiction oder drei Beamten der Jurisdiction, deren einer als Präses fungirt, wenn der Communicationsminister dies der Jurisdiction überlassen hat.

Die Kundmachungen erfolgen in ortsüblicher Weise und durch Einschaltung im Amtsblatte.

Einwendungen können bei der Jurisdiction oder vor der Commission gemacht werden. Die Commission hat dann einen Ausgleich zu vermitteln, und wenn derselbe nicht gelingt, meritorischen Beschluss zu fassen; hierbei ist festzustellen, in-

---

[1]) Vergl. §§ 25—30 des ungar. Exprop.-Ges. (Beilage VI, pag. 68—71).

[2]) Vergl. §§ 41—60 des ungar. Exprop.-Ges. (Beilage VI, pag. 73—77).

[3]) Vergl. §§ 61 und 30 des ungar. Exprop.-Gesetzes (Beilage VI, pag. 77 und 70).

wieweit der Expropriationsplan bestätigt und inwieweit er Aenderungen erleidet.

Der unbefriedigten Partei steht das Recht zu, binnen drei Tagen den Recurs zu ergreifen, über welchen der Communicationsminister entscheidet, eventuell das Verfahren annullirt, Ergänzung oder Beischaffung neuer Daten anordnet.

Der festgestellte Expropriationsplan, welcher in dringenden Fällen bereits den Bauconsens in sich schliessen kann (§ 30), wird von der Commission dem competenten Gerichtshofe (Realinstanz) übersendet.

b) Der Gerichtshof ordnet zur Entschädigungsverhandlung unter Exmittirung eines Richters eine Tagsatzung an; das Nichterscheinen eines vorgeladenen Interessenten vermag die meritorische Entscheidung nicht aufzuhalten. Zunächst ist ein Ausgleich zu versuchen, dann im Falle des Misslingens desselben durch die Parteien und im Weigerungsfalle derselben durch den Richter je ein Sachverständiger zu bestellen; einen dritten Sachverständigen als Vorsitzenden ernennt immer der Richter. Auf Grund der Vergleiche oder der Schätzung fällt der Gerichtshof meritorische Entscheidung über die zu leistende Entschädigung; sind Mängel vorhanden, welche eine Entscheidung ausschliessen, so kann er das Verfahren ganz oder theilweise annulliren und ein neues anordnen. Gegen den meritorischen Beschluss des Gerichtshofes kann jede interessirte Partei, jedoch nur wegen Verletzung der Form des Expropriationsverfahrens oder wegen Ausserachtlassung der Vorschriften der Gerichtsordnung bei Fällung der Entscheidung binnen drei Tagen die Nullitätsbeschwerde beim Cassationshofe anbringen.

c) Nach eingetretener Rechtskraft des Entschädigungserkenntnisses und Ausbezahlung der Entschädigungssumme kann der Expropriationswerber das expropriirte Object sogleich factisch in Besitz nehmen, und zwangsweise Abwehr der den Besitz Störenden von der politischen Behörde verlangen.

β) Das Verfahren bei Vollendung des Bahnbaues und bei Inbetriebsetzung der Eisenbahn.

Sobald eine Eisenbahn vollendet ist, wird dieselbe einer zweifachen Untersuchung unterzogen. Die eine Untersuchung

bezieht sich auf die vollzogene Ausführung als solcher (Collaudirung), die zweite auf die Ausführung im Hinblicke auf den Betrieb (technisch-polizeiliche Prüfung).

Collaudirung.

Die Collaudirung der Staatseisenbahnen besorgt die Generaldirection der österreichischen Staatsbahnen.

In Ansehung der Collaudirung der Privateisenbahnen ist zu unterscheiden zwischen der staatlichen Collaudirung, welche zwischen den Organen der Regierung und der Eisenbahnunternehmung platzgreift und der Collaudirung der Bauarbeiten, welche zwischen der Eisenbahnunternehmung als Bauherrn und dem Bauunternehmer zu vollziehen ist.

Im ersten Falle ist Gegenstand der Untersuchung, ob die Ausführung der Bahn in der dem genehmigten Projecte, der Concessionsurkunde und den besonderen Bedingnissen entsprechenden Weise erfolgt, im zweiten Falle, ob allen Bestimmungen des Bauvertrages Genüge geleistet ist.

Beide Collaudirungen können und werden nach Umständen gleichzeitig abgehalten werden, behalten aber deshalb doch beiderseits ihren besonderen Charakter.

Bei garantirten Bahnen soll die staatliche Collaudirung niemals später als die Privatcollaudirung vorgenommen werden.

Die staatliche Collaudirung wird bei Staatsbahnen durch Organe der Generaldirection der österreichischen Staatsbahnen, bei Privatbahnen durch die General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen vorgenommen und sind hierbei in letzterem Falle zwei Richtungen zu unterscheiden:

a) Eine allgemeine, welche bei allen Bahnen ohne Ausnahme in Frage kommt, mögen dieselben garantirt oder nicht garantirt sein;

b) eine speciell fiscalische, welche nur bei garantirten oder anderweitig subventionirten Bahnen hervortritt.

Bei der von dem Bauherrn vorzunehmenden Collaudirung der von einer Bauunternehmung hergestellten Arbeiten haben sich die Organe der General-Inspection nur insoweit zu betheiligen, als dieselbe mit der Staatsgarantie zusammenhängt.

Staatliche Collaudirung für alle Bahnen.

Die allgemeine staatliche Collaudirung ist sofort nach Vollendung der Bauten durchzuführen und kann nach dem Ermessen der General-Inspection auch streckenweise vorgenommen werden.

Der Collaudirungscommissär hat sich zu überzeugen, insoferne dies nicht schon während des Baues geschehen ist,

a) ob alle in den genehmigten Projecten, insbesondere in der Erledigung des Begehungsprotokolles in Aussicht genommenen, beziehungsweise vorgeschriebenen Herstellungen zur Ausführung gelangt sind. In dieser Beziehung hat er insbesondere den Uebergabsact rücksichtlich der hergestellten Communicationen, Wasserläufe und feuersicheren Herstellungen an die betreffenden Interessenten von der Gesellschaft abzuverlangen, und im Falle eine solche Uebergabe nicht stattgefunden hätte, dieselbe durch die politische Localbehörde zu veranlassen und dafür zu sorgen, dass dieser Behörde die nothwendigen Behelfe von Seite der Gesellschaft unverweilt übergeben werden;

b) ob die für das Unternehmen bestimmten Grundflächen demselben auch thatsächlich übergeben wurden, und ob die entsprechenden Vorkehrungen zur Vermarkung derselben und für die Steuerumschreibung eingeleitet sind;

c) ob die ausgeführten Bauten in Rücksicht auf die öffentliche Sicherheit (nicht in Rücksicht auf ihre ökonomische Erhaltung) die nöthige Gewähr bieten;

d) ob im Interesse der Sicherheit etwa noch weitere Herstellungen geboten wären (z. B. Entwässerung oder Abflachung von Dammböschungen, Herstellung von Futtermauern, Uferschutzbauten u. s. w.

Staatliche Collaudirung bei garantirten Bahnen.

Bei garantirten oder subventionirten Bahnen ist die staatliche Collaudirung noch auszudehnen auf die Erwägung, ob die Aufhebung der bei der Betriebseröffnung etwa ausgesprochenen Ausschliessung einzelner Bauwerke aus dem Genusse der Zinsengarantie, oder aus der Betriebsrechnung, oder aus beiden zulässig ist, und ob die Rückerstattung der Caution oder die

Auszahlung der Baurücklässe an den Bauunternehmer stattfinden könne. Selbstverständlich hat sich die staatliche Collaudirung damit zu befassen, ob die Bahn in allen Theilen mit möglichster Rücksicht auf Schonung des Bahnerhaltungs- und Betriebsconto hergestellt sei.

Zur Erreichung dieses Zieles können je nach Umständen nachstehende Mittel in Anwendung kommen:

a) Behebung der Mängel, wobei es sich jedoch zur Vermeidung einer zeitraubenden und auch kostspieligen Supercollaudirung in vielen Fällen empfehlen wird, die Hauptcollaudirung erst vorzunehmen, nachdem man sich vorläufig überzeugt, dass derselben keine ernsten Bedenken im Wege stehen.

b) Bewerthung des Mangels und Einzahlung des betreffenden Betrages durch den Bauunternehmer in einen Reservefonds, behufs späterer Bauherstellungen oder Anschaffungen, welcher Vorgang insbesondere dann einzutreten haben wird, wenn gewisse in einem Pauschalvertrag vorgesehene Herstellungen gar nicht zur Ausführung gelangten und deren Ausführung in der That nicht als dringlich erscheint.

c) Bewerthung des Mangels und Einzahlung des betreffenden Betrages durch den Bauunternehmer oder aus dem gesellschaftlichen Baucapital zu Gunsten der Betriebsrechnung, sei es als Betriebseinnahme oder als Herabminderung der Betriebsauslagen, wobei bemerkt wird, dass dieser Vorgang insbesondere dann geboten ist, wenn der Mangel, falls er belassen wird, lediglich früher oder später eine Mehrbelastung der Betriebsunternehmung nach sich ziehen würde. (Ein Beispiel dieser Art bietet ein aus undauerhaftem Holze hergestellter, jedoch vorderhand dienstfähiger Fussboden. Es ist offenbar ökonomisch richtiger, denselben nicht vorzeitig aufzureissen, sondern seine naturgemässe Auswechslung abzuwarten, die Betriebsrechnung aber durch eine Einzahlung schadlos zu halten. Allerdings kann der Umstand eintreten, dass die Entschädigung ein anderes Betriebsjahr trifft, als die Mehrbelastung.)

In den Collaudirungs- und Supercollaudirungsberichten sind selbstverständlich nur diejenigen Mängel aufzuführen, welche zu bestimmten Anträgen Anlass geben, als:

a) Behebung in natura;

b) Geldabzüge;

c) Nichtauszahlung einer Caution oder eines Rücklasses;

d) weiterer Ausschluss der Erhaltungskosten aus der Betriebsrechnung.

An das Handelsministerium sind die betreffenden Collaudirungsacten erst dann zu leiten, wenn alle im eigenen Wirkungskreise der General-Inspection zu behebenden Mängel wirklich behoben sind, und wenn also der Antrag auf ganze oder theilweise Rückzahlung der Caution und auf rückhaltslose Anwendung der Staatsgarantie gestellt werden kann; — oder wenn die Behebung der Mängel nur durch die Ingerenz des Handelsministeriums erreichbar erscheint.

Eine besondere Vorschrift besteht:

a) Hinsichtlich der Collaudirung der feuersicheren Herstellungen. Diese Collaudirung erfolgt in der Regel durch einen Vertreter der politischen Bezirksbehörde und falls sich ein Anstand ergiebt, durch einen Vertreter der General-Inspection und einen technischen Vertreter der politischen Landesbehörde. Der Collaudirungsbefund wird der Bahnunternehmung im ersteren Falle unmittelbar, im letzteren Falle eventuell nach eingeholter Entscheidung des Handelsministeriums von der politischen Landesbehörde ausgefolgt.

b) Hinsichtlich der Collaudirung der Brücken (Brückenprobe). Die Erprobung der eisernen und hölzernen Bahnbrücken erfolgt auf Grund der Verordnung vom 30. August 1870, falls nicht die besonderen Genehmigungsbedingungen, insbesondere bei Secundärbahnen, ein theilweises Abgehen davon bedingen.

Die Vornahme der Brückenproben geschieht durch die General-Inspection über Einschreiten der Bahnunternehmung.

Ueber das Resultat der Erprobungen wird ein Protokoll in zweifacher Ausfertigung aufgenommen, deren eine der Bahnunternehmung ausgefolgt wird.

Inwieferne die erbauten Weg- und Strassenbrücken (Oberfahrten) zu erproben sind, wird nach Massgabe der Genehmigungserlässe von der General-Inspection entschieden.

Mit Ausnahme der Collaudirungen der feuersicheren Herstellungen und der Bahnbrücken, welche der Betriebseröffnung, beziehungsweise soweit es sich um die feuersicheren Herstellungen handelt, auch schon der Einführung des provisorischen Locomotivbetriebes zum Zwecke der Einleitung von Material- und Arbeitertransporten, oder der Dienstzüge vor der Bahneröffnung, voranzugehen haben, kann die Collaudirung auch nach der Betriebseröffnung erfolgen.[1])

Zur Ertheilung der Bewilligung der Einführung des provisorischen Locomotivbetriebes ist die General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen berufen.

Zu diesem Behufe hat die Bahnunternehmung

a) das für die Durchführung dieses Betriebes bestellte verantwortliche Organ namhaft zu machen;

b) den Nachweis der Collaudirung der feuersicheren Herstellungen in der fraglichen Strecke beizubringen;

c) falls die Brückenproben noch nicht vorgenommen sind, das Gewicht der provisorisch zu verwendenden Locomotiven bekanntzugeben.

Genehmigt die General-Inspection den provisorischen Locomotivbetrieb, so hat sie gleichzeitig die politische Landesbehörde von den vorgeschriebenen Bedingungen in Kenntniss[2]) zu setzen.

Technisch-polizeiliche Prüfung.[3])

Nach Vollendung einer neuen Bahnlinie oder Strecke hat die Eisenbahnunternehmung um die Vornahme der technisch-polizeilichen Prüfung anzusuchen und dem Gesuche das General-Längenprofil, das Special-Längenprofil, die Detailkarte und die Geleispläne in vollkommener Übereinstimmung mit der Ausführung beizuschliessen.

---

[1]) Vergl. § 27 der Projectsverfassungs-Verordnung (Beilage IX, pag. 132).

[2]) Vergl. § 28 der Projectsverfassungs-Verordnung (Beilage IX, pag. 132).

[3]) Vergl. § 30, 31 der Projectsverfassungs-Verordnung (Beilage IX, pag. 133).

Die technisch-polizeiliche Prüfung muss, besonders dringende und zu rechtfertigende Fälle ausgenommen, mindestens fünf Tage vor der beabsichtigten Eröffnung des Betriebes vorgenommen werden.

Die Commission besteht aus zwei Vertretern der General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen und einem Vertreter der politischen Landesbehörde. Die Leitung der Commission steht einem der beiden Vertreter der General-Inspection zu.

Die Prüfungscommission hat sich auf Grund des § 2 der Eisenbahnbetriebsordnung vom 16. November 1851, R. G. Bl. Nr. 1 ex 1852, zu überzeugen, ob auf der zu eröffnenden Bahn ein regelmässiger, ungestörter und sicherer Betrieb mit vollem Grunde erwartet werden kann.

Sie hat daher insbesondere zu constatiren:

a) dass die Bahn, und die dazu gehörigen Gebäude den diesfälligen Sicherheits- und Sanitätsgesetzen und Vorschriften entsprechend gebaut erscheinen, und dass die Bahn mit den vorschriftsmässigen Signalmitteln ausgerüstet sei;

b) dass die Bahn mit den nöthigen Fahrbetriebsmitteln in gehöriger Beschaffenheit und Menge versehen sei;

c) dass für die Erfordernisse zur Verhütung von Unglücksfällen die nöthige Vorsorge getroffen sei;

d) dass die bei etwa eintretenden Unglücksfällen zur Unterstützung, Rettung und Abwendung grösserer Gefahren dienlichen Mittel in hinreichender Menge und gehöriger Beschaffenheit vorhanden seien;

e) dass die Bahn mit den zu einem geordneten Betriebe nöthigen gehörig qualificirten Angestellten (Beamten und Dienern) versehen sei und dass dieselben bereits die nöthigen Dienstesvorschriften und Instructionen erhalten haben; sie hat sich weiterhin durch Acteneinsicht zu überzeugen, dass die feuersicheren Herstellungen, sowie etwaige Sicherungsbauten in Bergwerken vollendet sind und dass die vorschriftsmässigen Brückenproben ein befriedigendes Resultat geliefert haben. Der Bauzustand der einzelnen für die Militärverwaltung zu leistenden Herstellungen ist in dem Commissionsprotokolle ausdrücklich zu erwähnen.

Ausserdem, jedoch nur bei garantirten Eisenbahnen, treten Collaudirungsfragen in zweifacher Richtung auch an die technisch-polizeiliche Prüfungscommission heran. Letztere hat nämlich, womöglich im Einvernehmen mit dem gesellschaftlichen Vertreter:

1. einen besonderen Antrag zu stellen über den Betrag, welcher nach Massgabe der rückständigen Leistungen von der mit dem Eröffnungstage in's Leben tretenden Reinertragsgarantie bis zum Zeitpunkte der concessionsmässigen Vollendung des Baues und der Betriebsausrüstung in Abzug zu bringen wäre;

2. diejenigen Strecken oder Bauwerke zu bezeichnen, deren Erhaltungskosten vorläufig und bis zu ihrer Vollendung, beziehungsweise Collaudirung aus dem Baufonds zu bestreiten sind und die Betriebsrechnung nicht belasten dürfen. Letztere Ausschliessung wird insbesondere für nicht gehörig beschotterte Geleisstrecken, für unvollendete Böschungen, Gräben und Einschnitte einzutreten haben.

Betriebseröffnung.

Nur dann, wenn das Ergebniss der technisch-polizeilichen Prüfung ein günstiges Resultat ergeben hat, kann die Eröffnung des Betriebes auf Grund eines besonderen Benützungs- (Eröffnungs-, Betriebs-) Consenses erfolgen.

Den Eröffnungconsens ertheilt über Antrag der Commission der Handelsminister.

Abgesehen von den feuersicheren Herstellungen erfolgt der Benützungsconsens stets nur unter dem selbstverständlichen Vorbehalte der Collaudirung, sei es, dass diese bereits theilweise oder ganz durchgeführt, oder noch ausständig sei.

Falls zur Zeit der Bahneröffnung eine bedungene Stationszufahrtsstrasse nicht im fahrbaren Zustande hergestellt ist, kann die betreffende Station bis auf Weiteres von der Eröffnung ausgeschlossen werden.[1])

b) Verfahren in Ansehung von Erweiterungsbauten.

Wenn auf einer im Baue befindlichen oder bereits im Betriebe stehenden Eisenbahn Um- oder Zubauten ausgeführt

[1]) Vergl. § 31 der Projectsverfassungs-Verordnung (Beil. IX, pag. 134).

werden sollen, so ist zu unterscheiden, ob durch die Veränderung die Landverkehrsverhältnisse oder die Wasserläufe oder ob Bergwerke berührt werden und ob hierzu die Inanspruchnahme fremden Eigenthums erforderlich ist.

Werden Landverkehrsverhältnisse oder Wasserläufe oder Bergwerke beeinflusst, so ist unter allen Umständen eine politische Begehung abzuhalten. Ist damit eine Enteignung verbunden, so ist genau nach den §§ 12 bis 17 der Verordnung vom 25. Januar 1879[1]) vorzugehen. Handelt es sich dagegen um eine derartige Bauherstellung ohne Enteignung, so wird das Project, beziehungsweise der Vorschlag nicht in den Ortsgemeinden, sondern nur acht Tage lang in den Bezirkshauptmannschaften aufgelegt, die Verhandlung aber von der Commission (§ 15) nicht am Sitze der Landesbehörde, sondern an Ort und Stelle durchgeführt.

Kommen keine Wege und Wasserläufe oder Bergwerke in Betracht, so entfällt die politische Begehungscommission und es ist in Betreff der Grundeinlösung nach § 21 des Enteignungsgesetzes vorzugehen. Demnach hat die Eisenbahnunternehmung unter Bezeichnung des Gegenstandes und des Enteigneten, sowie unter Beibringung der zur Identificirung des Gegenstandes erforderlichen Belege, ferner unter Darlegung der Gründe des Bedarfes das Ansuchen bei der politischen Bezirksbehörde zu stellen, in deren Bezirke der Gegenstand liegt, in Ansehung dessen die Enteignung durchgeführt werden soll. Die politische Behörde erster Instanz hat hierüber unter Zuziehung der beiden Parteien eine Verhandlung anzuordnen.

Das weitere Enteignungsverfahren findet in der gleichen Weise statt, wie es bezüglich neuer Bahnlinien durchzuführen ist.

Sind endlich weder Wege, Wasserläufe und Bergwerke berührt, noch Enteignungen nothwendig, so kann die Genehmigung auch ohne Localcommission erfolgen.

Die Ertheilung des Benützungsconsenses für Erweiterungs- oder Erneuerungsbauten auf im Betriebe stehenden Privatbahnen ist Sache der General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen. Diese Behörde hat von Fall zu Fall zu entscheiden,

---

[1]) Vergl. Beilage IX, pag. 124—129

ob sie einen vorherigen Local-Augenschein für nothwendig hält, wofern der Genehmigungserlass des in Frage stehenden Bauprojectes nicht schon eine auf den Benützungsconsens bezügliche Bestimmung enthält.

Schleppbahnen, welche in öffentliche Bahnen einmünden, werden in Ansehung des Bau- und Benützungsconsenses sowie der diesen Bewilligungen vorausgehenden Amtshandlungen gleich den Um- oder Zubauten zu einer in Betrieb befindlichen öffentlichen Bahn behandelt.

c) Verfahren im Falle von Betriebsstörungen auf im Betriebe befindlichen Bahnen.

Wenn bei einer im Betriebe stehenden Eisenbahn zur Beseitigung oder Verhütung einer Betriebsunterbrechung dringende Vorkehrungen zu treffen sind, welche die Ausübung des Enteignungsrechtes nothwendig machen, so kann — ohne der Entscheidung des Handelsministeriums, beziehungsweise der Generaldirection der österreichischen Staatsbahnen in Betreff der definitiven Vorkehrungen vorzugreifen — ein abgekürztes Verfahren unter Anwendung der folgenden Bestimmungen stattfinden.

Die Einleitung der Verhandlung zum Zwecke der Feststellung des Gegenstandes und Umfanges der Enteignung ist mit Beobachtung der Vorschriften des § 21 des Enteignungsgesetzes bei der politischen Landesbehörde anzusuchen.

Diese bestimmt den Leiter der unter Zuziehung der Parteien vorzunehmenden Verhandlung, welcher unmittelbar nach deren Beendigung das Enteignungserkenntniss zu fällen hat.

Ein gegen dieses Erkenntniss ergriffener Recurs hat keine aufschiebende Wirkung.

Die Eisenbahnunternehmung kann unter Nachweisung der Einleitung der eben bezeichneten Verhandlung bei dem zuständigen Bezirksgerichte um die Feststellung der Entschädigung ansuchen.

Die Einleitungen für die zum Zwecke der Feststellung der Entschädigung vorzunehmenden Erhebungen sind so zu treffen, dass dieselben womöglich an dem für die Verhandlung über den Gegenstand und Umfang der Enteignung bestimmten

Tage stattfinden und der Fällung des Enteignungserkenntnisses unmittelbar nachfolgen können.

Das Gericht ist bei Bestellung der Sachverständigen an die für Eisenbahnzwecke aufgestellte Jahresliste nicht gebunden.

Rechtsmittel.

Da nach den Bestimmungen der §§ 2 und 10 des Eisenbahn-Concessionsgesetzes und der §§ 4, 15, 16, 17 (Abs. 4) und 19 der Verordnung vom 25. Januar 1870[1]) die Eisenbahnbauten als Ganzes aufzufassen sind, und die Entscheidung über die Zulässigkeit oder Unzulässigkeit von Anlagen und Bauführungen mit Ausschluss eines jeden Instanzenzuges durch das Handelsministerium zu erfolgen hat,[2]) so kann gegen Entscheidung desselben und selbstverständlich auch in dem Falle, als die Entscheidung im übertragenen Wirkungskreise durch eine andere Behörde (Landesbehörde, General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen, Generaldirection der österreichischen Staatsbahnen) erflossen ist, gegen diese nur eine Vorstellung an das Handelsministerium (verkörpert durch den Minister) platzgreifen. Ausserdem steht es Demjenigen, der in der Entscheidung eine Gesetzwidrigkeit erblickt, frei, binnen 60 Tagen vom Tage der Zustellung der Entscheidung in Gemässheit des Gesetzes vom 22. October 1875, R. G. Bl. Nr. 36 de 1876 (§ 14), die Beschwerde beim Verwaltungsgerichtshofe einzubringen, welche jedoch keine aufschiebende Wirkung hat.

Der Ausschluss des Instanzenzuges — gerechtfertigt durch das dem Eisenbahnwesen innewohnende Bedürfniss der Schnelligkeit, auf dessen Befriedigung die Eisenbahnunternehmung und die in Mitleidenschaft gezogenen Dritten gleichmässig Anspruch haben, sowie durch die Genauigkeit und den Umfang der einer Entscheidung vorausgehenden Erhebungen und Prüfungen — ist übrigens nur ein formeller, da bei den commissionellen Untersuchungen, sowie bei den Anträgen und Beschlüssen der

---

[1]) Vergl. Beilage III, pag. 36, 40; Beilage IX, pag. 122, 127, 128, 129.

[2]) Vergl. Entsch. des V. G. H. vom 11. Januar 1884, Z. 74 (Sammlung Budwinski, Band VIII, Nr. 1983, pag. (29).

Commissionen gleichzeitig die Vertreter der unteren Instanzen (politische Landes- und Bezirksbehörde mit den technischen Beiräthen) interveniren und ihre Anschauung zum Ausdrucke zu bringen berufen sind.

Selbstverständlich entspricht es aber dagegen nur den Forderungen des Rechtsstaates, dass in dem Falle, als Behörden im eigenen Wirkungskreise (z. B. Landesbehörden bei nicht in öffentliche Bahnen einmündenden Schleppbahnen) einen Spruch gefällt haben, der Recurs an das Ministerium offen stehen muss, auch wenn ein Recursrecht nicht ausdrücklich eingeräumt worden ist.

d) Das Verfahren zum Zwecke der Anlegung der Eisenbahnbücher.

Das Gesetz vom 19. Mai 1874, R. G. Bl. Nr. 70, hat die Sonderstellung der Eisenbahnen, welche dieselben in Folge ihrer Eigenartigkeit in Bezug auf öffentliche Bücher, welche zur Stabilisirung der Rechtsverhältnisse bestimmt sind, überhaupt einnehmen, auch in dem Verfahren, das, sonst dem Tabularverfahren nachgebildet ist, zum Ausdrucke gebracht.

Zunächst wurde in Bezug auf die Anlegung und Führung des Eisenbahnbuches ein besonderer Gerichtsstand in der Weise geschaffen, dass hierzu berufen sind:[1])

1. Für Bahnen, welche nicht die Grenzen eines Landes überschreiten, der Gerichtshof erster Instanz, welcher sich am Sitze der politischen Landesbehörde befindet;

2. für Bahnen, welche durch mehr als ein Land geführt werden, derjenige Gerichtshof erster Instanz am Sitze der politischen Landesbehörde eines dieser Länder, bei welchem die Unternehmung um die Errichtung der Einlage einschreitet.

Zerfällt der Bahnbesitz einer Unternehmung in mehrere bücherliche Einheiten, welche nach den vorstehenden Bestimmungen in die Eisenbahnbücher verschiedener Gerichtshöfe einzutragen wären, so bestimmt das Handelsministerium nach Anhörung der Unternehmung denjenigen unter diesen Gerichtshöfen, bei welchem die Einlagen für alle der Unternehmung gehörigen bücherlichen Einheiten zu errichten und zu führen sind.

---

[1]) Vergl. Beilage VII (§§ 10 und 11), pag. 86 und 87.

Der Gerichtshof, bei welchem eine Eisenbahneinlage errichtet wird, ist vom Tage der Eröffnung der vorläufigen Einlage in allen Angelegenheiten, welche sich auf die bücherliche Einheit, für welche die Einlage errichtet wurde, als Ganzes beziehen, als Realinstanz zuständig.

In Ansehung derjenigen Angelegenheiten, welche sich nur auf einzelne Eisenbahngrundstücke beziehen, beginnt die Zuständigkeit dieses Gerichtshofes als Realinstanz erst mit dem Tage, an welchem die Eisenbahngrundstücke in die Eisenbahneinlage aufgenommen werden.

Das Verfahren zerfällt in zwei nach aussen hin kenntliche Abschnitte: Die Errichtung einer vorläufigen Einlage und die Umwandlung der vorläufigen Einlage in eine definitive.

Die Bildung vorläufiger Einlagen hatte im Zeitpunkre des Inkrafttretens des Eisenbahnbüchergesetzes den Zweck, die bücherliche Sicherstellung der Rechte, welche an den im Betriebe befindlichen Bahnen bestehen, möglichst bald zu ermöglichen, und dient gegenwärtig dazu, eine Grundlage für die Erwerbung bücherlicher Rechte an den in der Entstehung begriffenen Bahnen zu bieten.

Die definitive Einlage stellt den Gesammtbesitz dar, welcher zur bücherlichen Einheit gehört.

a) Vorläufige Einlage.

Die Unternehmung hat das Ansuchen um die Eröffnung einer vorläufigen Einlage binnen drei Monaten nach der Bestimmung der Bahnrichtung, welche das einzige Mittel zur Identificirung des Objectes, für welches die Einlage errichtet werden soll, bildet, an den zuständigen Gerichtshof zu richten (§ 12).[1])

Der Eintritt dieser Verpflichtung wird durch den Umstand nicht gehindert, dass bezüglich einzelner zu der bücherlichen Einheit gehörigen Theilstrecken in Folge der behufs endgiltiger Feststellung der Trace schwebenden Verhandlung die Möglichkeit der Berührung eines oder des anderen im Bereiche einer

[1]) Vergl. Beilage VII, pag. 87.

Variante gelegenen Bezirksgerichtssprengels durch die Bahn nicht ausgeschlossen ist.

Dem Gesuche um Eröffnung einer vorläufigen Einlage sind beizulegen:

1. Eine vom Handelsministerium oder in dessen Auftrage ertheilte Bestätigung über die Richtung der Bahn und über die hierdurch bedingte Zuständigkeit, sowie darüber, dass die Bahn nach § 1 des Gesetzes einen Gegenstand des Eisenbahnbuches zu bilden hat;

2. eine die Bahnlinie veranschaulichende Uebersichtskarte, aus welcher die durch die Bahn berührten Bezirksgerichtssprengel zu entnehmen sind, nebst einem Verzeichnisse dieser Bezirksgerichte;

3. diejenigen Urkunden, welche erforderlich sind, um die Bildung der bücherlichen Einheit und die der Unternehmung in Beziehung auf diese bücherliche Einheit zustehenden Rechte beurtheilen zu können (Concessionsurkunde, Statuten u. dgl.).

Von den unter Zahl 3 bezeichneten Urkunden sind sowohl die Originale, als einfache Abschriften (Abdrücke) vorzulegen (§ 13).[1])

Hierbei ist durch die der Eisenbahnunternehmung beigegebenen Regierungscommissäre dafür zu sorgen:

a) dass von Seite der Bahnunternehmungen das Ansuchen um Ertheilung der dem Gesuche um Eröffnung einer vorläufigen Einlage beizulegenden Bestätigung, welche übrigens bezüglich der Zuständigkeit nur mit Vorbehalt der den Gerichten zustehenden Entscheidung über die Bildung der bücherlichen Einheit abgegeben werden kann, dem Handelsministerium rechtzeitig vorgelegt werde, dass in diesem Ansuchen nebst der Hauptbahn auch alle einen Gegenstand des Eisenbahnbuches ausmachenden Zweigbahnen angeführt, und dass die zur Beurtheilung der zu erstattenden Anträge etwa erforderlichen Behelfe beigebracht werden;

b) dass die zur Beurtheilung der Rechte, welche der Unternehmung in Bezug auf die bücherliche Einheit zustehen, erforderlichen und insbesondere die eine Beschränkung dieser

---

[1]) Vergl. Beilage VII, pag. 87.

Rechte durch ein Einlösungs- oder Heimfallsrecht des Staates enthaltenden Urkunden, einschliesslich der darauf bezüglichen im Nachhange der Concessionsurkunden abgeschlossenen Verträge und Uebereinkommen vollständig dem Gesuche angeschlossen werden.

Zur Kenntniss des Handelsministeriums sind zu bringen:

1. Die vollzogene Ueberreichung des Gesuches um Eröffnung einer vorläufigen Einlage, beziehungsweise der etwa erfolglos eingetretene Ablauf der hierzu bestimmten gesetzlichen Frist;

2. die vom Gerichtshofe bewilligte Eröffnung der vorläufigen Einlage;

3. der Umstand, dass die Eintragung des dem Staate zustehenden Einlösungs- oder Heimfallsrechtes nicht in der Weise bewilligt wurde, die der Regierungscommissär für begründet erachtet, oder dass demselben eine besondere Vorkehrung zum Schutze staatlicher Interessen erforderlich scheint. (Die letztere Anzeige ist unabhängig von der zufolge der Ausführungsverordnung stattfindenden gerichtlichen Zustellung des Eintragungsbescheides an die Finanzprocuratur und von der dieser letzteren zum Schutze des Staatsschatzes obliegenden Amtshandlung zu erstatten).

Erkennt sich der Gerichtshof als zuständig und wird das Gesuch ordnungsgemäss befunden, oder werden die etwa wahrgenommenen Mängel beseitigt, so hat der Gerichtshof eine vorläufige Einlage zu errichten.

Hierbei wird nun an Stelle der ersten Abtheilung des Bahnbestandblattes die beigebrachte Bestätigung über die Richtung der Bahn nebst der Uebersichtskarte eingelegt, und wird in dem Eigenthumsblatte die der Unternehmung auf das Ganze der zu bildenden bücherlichen Einheit zustehenden Rechte mit den aus den vorgelegten Urkunden sich ergebenden Beschränkungen eingetragen.[1])

Die beigebrachten einfachen Abschriften, deren Uebereinstimmung mit den Originalen von amtswegen zu bestätigen ist, sind in der Urkundensammlung aufzubewahren (§ 14).[1])

---

[1]) Vergl. Beilage VII, pag. 88.



Der Tag, an welchem eine vorläufige Einlage eröffnet wird, muss der Unternehmung, sowie den Bezirksgerichten, die städtisch-delegirten Bezirksgerichte nicht ausgenommen, deren Sprengel durch die Bahn berührt werden sollen, von amtswegen bekanntgegeben und durch ein Edict kundgemacht werden, welches durch Anschlag am Gerichtshause und einmalige Einschaltung in die zu amtlichen Kundmachungen bestimmte Zeitung des Landes, beziehungsweise der Länder, die durch die Bahn berührt werden, zu verlautbaren ist (§ 15).[1]

Die in einer vorläufigen Einlage vorgenommene Eintragung eines dinglichen Rechtes erstreckt ihre Wirkung auf den ganzen Umfang der bücherlichen Einheit.

Diese Wirkung beginnt in Ansehung eines einzelnen, in die Einlage aufzuehmenden Eisenbahngrundstückes mit dem Zeitpunkte, in welchem die Unternehmung das Grundstück erworben hat, wenn sie auch die erforderliche bücherliche Abschreibung noch nicht erwirkt hat.

Die in der vorläufigen Einlage vorgenommene Eintragung hat keinen Einfluss auf den Erwerb und Bestand derjenigen Rechte, welche an einem Eisenbahngrundstücke nach der Aufnahme desselben in die Eisenbahneinlage fortzubestehen haben.

Auch bleiben diejenigen zur Zeit des Erwerbes bestehenden oder später entstehenden Rechte an einem Eisenbahngrundstücke, deren Aufhebung noch vor der Aufnahme des Grundstückes in die Eisenbahneinlage zu erwirken ist, bis zu dieser Aufhebung unberührt (§ 17).[2]

Diese Bestimmungen, welche die Rechtsfolgen einer Eintragung sehr wesentlich ausdehnen, haben ihre Begründung darin, dass eine vorläufige Eisenbahneinlage noch keine Auskunft über die Bestandtheile des Grundbuchskörpers gewährt, und deshalb auch bei der Geltendmachung eines eingetragenen Rechtes das Object desselben nicht durch das öffentliche Buch, sondern nur in anderer Weise festgestellt werden kann, da die Grundstücke, auf welche die Eintragungen ihre Wirkung äussern sollen, erst erworben werden müssen.

---

[1]) Vergl. Beilage VII, pag. 88.

[2]) Vergl. Beilage VII, pag. 89.

β) Definitive Einlage.

1. Ermittlung der Eisenbahngrundstücke.

Die Umwandlung der vorläufigen Einlage in eine definitive setzt die Ermittlung der Eisenbahngrundstücke im Wege der behördlichen Erhebung voraus.

Die Einleitung der Erhebungen zum Zwecke der Ermittlung der Eisenbahngrundstücke und die Aufnahme dieser Grundstücke in eine Eisenbahneinlage hat die Unternehmung bei den zuständigen Bezirksgerichten anzusuchen.

Die Ermittlung der Eisenbahngrundstücke liegt denjenigen Bezirksgerichten, die städtisch-delegirten Bezirksgerichte nicht ausgenommen, ob, in deren Sprengel diese Grundstücke gelegen sind (§ 18).[1]) Die hierdurch begründete Exemtion vom Realgerichtsstande ist durch den Werth der Localkenntniss dieser Gerichte und durch die Rücksicht für die Betheiligten begründet.

Die Vorbereitungen für die einzuleitenden Erhebungen müssen von der Unternehmung ausgehen, welcher alles hierzu erforderliche Materiale zur Verfügung steht. Die gerichtliche Thätigkeit kann erst nach Beendigung der Vorbereitungen beginnen. Diese Vorbereitungen hat die Eisenbahnunternehmung zunächst bezüglich jener Bezirksgerichtssprengel zu vollziehen, in deren Bereich die Revision des Katasters für alle von der Bahn berührten Katastralgemeinden beendet ist. In Ansehung der übrigen Bezirksgerichtssprengel hat das Handelsministerium zu entscheiden, ob eine Frist bis zur Beendigung der Revision des Katasters (Patent vom 23. December 1817 und 20. October 1849) gegeben werden solle.

Das Gesuch ist binnen drei Monaten nach Beendigung der Grundeinlösung in dem betreffenden Bezirksgerichtssprengel zu überreichen.

Die Grundeinlösung wird im Sinne des Gesetzes nicht eher als beendigt betrachtet werden können, als bis die Bahnunternehmung in Folge der thatsächlich vollzogenen Besitzergreifung, beziehungsweise auf Grund freiwilliger Uebertragung des Besitzes von Seite des Vorbesitzers oder auf Grund einer

---

[1]) Vergl. Beilage VII, pag. 89.



zwangsweise verfügten Einsetzung in den Besitz oder in die Benützung des Grundes in den Stand gesetzt wird, über alle im Bereiche eines Bezirksgerichtssprengels gelegenen Eisenbahngrundstücke zum Zwecke des Eisenbahnbaues zu verfügen (auf partielle Einlösungen, die oft bis nach Betriebseröffnung dauern, hat dies keinen Bezug).

Dem Gesuche sind beizulegen:

1. Nach Katastralgemeinden geordnete Verzeichnisse der erworbenen Grundstücke mit der Angabe der Katastralbezeichnung derselben zur Zeit der Erwerbung und mit Namhaftmachung der Besitzvorgänger der Unternehmung, ferner Verzeichnisse der mit dem Besitze der Bahn oder einzelner Grundstücke verbundenen und im Sprengel des Bezirksgerichtes auszuübenden dinglichen Rechte, endlich der an den einzelnen Grundstücken haftenden und in die Eisenbahneinlage aufzunehmenden Lasten, sowie der dritten Personen aus dem getheilten Eigenthume oder aus dem Miteigenthume zustehenden Rechte.

Wenn der Besitz der Eisenbahnunternehmung im Kataster noch nicht nach der Katastral-Vermessungsinstruction (de 1865, § 180) eingetragen ist, so ist dies von der Eisenbahnunternehmung in den Verzeichnissen zu thun, d. h. das ganze in einer Katastralgemeinde liegende Bahnterritorium hat nur eine Grundparcelle zu bilden. Die in dieser Weise gebildeten Parcellen sind mit den auf die letzten Katastralparcellenzahlen zunächst folgenden Zahlen zu bezeichnen.

2. Die zur Veranschaulichung der Lage und Grenzen der erworbenen Grundstücke dienenden Mappen; die Verzeichnisse von Eisenbahngrundstücken und Mappen sind noch vor Ueberreichung des Gesuches dem Regierungscommissär vorzulegen und ist die erfolgte Vorlage dem Gerichte durch eine vom Regierungscommissär ertheilte Bestätigung darzuthun. — Als Mappen sind beglaubigte Copien derjenigen Blätter der Katastralmappe vorzulegen, aus welchem die Eisenbahngrundstücke und die an dieselben angrenzenden Grundstücke entnommen werden können. In Ansehung derjenigen Gemeinden, in welchen die Revision des Katasters bereits vorgenommen ist, sind die Copien von den bereits berichtigten Originalmappen ab-

zunehmen. Die Copien sind zu beglaubigen durch die Katastralmappenarchive. — Werden in der Folge neue Erwerbungen gemacht, welche ändernden Einfluss auf die Mappen üben, so sind neue Mappen zu legen und die alten ausser Gebrauch zu setzen.

3. Die zur Beurtheilung angegebenen Rechtsverhältnisse erforderlichen Urkunden.

4. Bestätigungen über den Besitz der erworbenen Grundstücke und der hiermit verbundenen Rechte, sofern diese Bestätigungen nicht schon in den den Erwerb darthuenden Urkunden enthalten sind. Diese Bestätigungen sind, wenn der Erwerb im Enteignungswege erfolgte, durch die politische Behörde, ausserdem aber durch den Gemeindevorsteher zu ertheilen.

Die zum Nachweise des Erwerbes dienenden Urkunden müssen mit den Erfordernissen einer grundbücherlichen Einverleibung versehen sein.

Von den unter Zahl 3 und 4 bezeichneten Urkunden sind sowohl Originale, als einfache Abschriften vorzulegen. — Das Gesuch sammt Beilagen ist bei dem Bezirksgerichte aufzubewahren, bei welchem es von Jedermann eingesehen werden kann.

Da Hypothekar- und andere Lasten, deren Realisirung zur zwangsweisen Veräusserung eines Eisenbahngrundstückes führen könnte, im Hinblicke auf seine Bestimmung nicht zulässig sind, so sind dieselben ebenfalls von der Eintragung in die Eisenbahneinlage ausgeschlossen. Auch die Eisenbahnunternehmung kann fordern, dass Lasten, deren Zulassung gesetzlich nicht ausgeschlossen ist, in das Eisenbahnbuch nicht aufgenommen werden.

Haften von der Eintragung gesetzlich ausgeschlossene Lasten auf einem Grundstücke, welches nicht im Enteignungswege erworben wurde, oder begehrt die Unternehmung, dass Lasten, deren Eintragung gesetzlich zulässig wäre, nicht eingetragen werden sollen, so hat die Unternehmung entweder die Zustimmung der Berechtigten zur lastenfreien Uebertragung des Grundstückes in die Eisenbahneinlage durch Urkunden, welche mit den Erfordernissen einer grundbücherlichen Einverleibung versehen sind, nachzuweisen, oder die Berechtigten

zur Erklärung über die begehrte lastenfreie Uebertragung gerichtlich auffordern zu lassen.

In dem letzteren Falle sind dem Gesuche um Einleitung der Erhebungen zum Zwecke der Ermittlung der Eisenbahngrundstücke Rubriken mit den zur Verständigung der Berechtigten erforderlichen Angaben, und insbesondere versehen mit der Bezeichnung des zu übertragenden Grundstückes und des den einzelnen Berechtigten betreffenden Rechtes beizulegen (§ 20).[1])

In Ansehung der Lasten, deren Uebertragung in die Eisenbahneinlage unterbleiben soll, ist das Gesuch einem nach dem Gesetze vom 6. Februar 1869, R. G. Bl. Nr. 18, zu behandelnden Abtrennungsgesuche gleichzusetzen. Es ist demnach möglich, dass die Zustimmung eines Berechtigten auch durch Stillschweigen ertheilt werden könne.

Das Bezirksgericht hat sodann das Gesuch zu prüfen und, sofern eine Vergleichung mit einem öffentlichen Buche erforderlich ist, diese Vergleichung selbst vorzunehmen, oder, wenn das Buch bei einem anderen Gerichte geführt wird, durch dieses Gericht vornehmen zu lassen. Werden Unrichtigkeiten wahrgenommen oder erscheinen Aufklärungen nöthig, so sind die zur Beseitigung der Mängel erforderlichen Aufträge an die Unternehmung zu erlassen (§ 21).[2]) — Die Aenderungen in den Verzeichnissen und in den Copien der Mappen, welche sich in Folge der für die Ermittlung der Eisenbahngrundstücke eingeleiteten Erhebungen als nothwendig herausstellen, sind durch das Bezirksgericht oder durch die Eisenbahnunternehmung unter richterlicher Aufsicht zu bewirken. Würden die vorgenommenen Aenderungen die Deutlichkeit beeinträchtigen, so kann das Bezirksgericht der Eisenbahnunternehmung die Vorlage von neuen Verzeichnissen, beziehungsweise Mappencopien auftragen. — Die amtliche Veranlassung der Verbesserung liegt sowohl im Interesse der Rechtssicherheit als der Vereinfachung des weiteren Verfahrens.

Wird das Gesuch ordnungsgemäss befunden, oder sind die etwa wahrgenommenen Mängel beseitigt, so hat das Bezirks-

[1]) Vergl. Beilage VII, pag. 90.

[2]) Vergl. Beilage VII, pag. 91.

gericht Diejenigen, welche sich durch das von der Unternehmung in Betreff der Uebertragung der Eisenbahngrundstücke in die Eisenbahneinlage gestellte Begehren für beeinträchtigt halten, durch Edict aufzufordern, ihre Ansprüche bei dem Bezirksgerichte anzumelden.

Die edictale Aufforderung zur Anmeldung von Ansprüchen, welche eventuell mit dem Begehren der Unternehmung nicht im Einklange stehen, ist trotz der geforderten Beschaffenheit der Erwerbsurkunden nicht entbehrlich, 1. weil nur im Wege der amtlichen Forschung eine Garantie dafür zu gewinnen ist, dass die Unternehmung sich thatsächlich im freien reinen Besitze der Eisenbahngrundstücke befinde, da dieselben, wenn sie ein Bestandtheil der Eisenbahn geworden sind, nicht mehr vindicirt werden können; 2. weil es ebenso nothwendig ist, eine Gewähr für die Vollständigkeit des Verzeichnisses der in die Eisenbahneinlage einzutragenden Lasten zu erlangen; endlich 3. weil es wünschenswerth ist, die Möglichkeit zur Berichtigung von Irrthümern, die sich wegen der Massenhaftigkeit des Materiales leicht einschleichen können, zu eröffnen und nicht blos die Willenserklärung des Gläubigers zu constatiren, sondern die Beseitigung eines erhobenen Widerspruches anzubahnen.

In dem Edicte ist auch besonders noch der Tag, an welchem das Edict angeschlagen wird, anzugeben.

Die Frist zu der Anmeldung ist auf mindestens sechs Wochen und höchstens drei Monate vom Tage des Anschlages des Edictes zu bestimmen und der Endpunkt derselben durch Angabe des Kalendertages zu bezeichnen.

In dem Edicte sind die zu übertragenden Eisenbahngrundstücke mit Angabe der Katastralbezeichnung und die Namen der unmittelbaren Besitzvorgänger der Unternehmung anzuführen; auch ist bekanntzugeben, dass das von der Unternehmung angebrachte Gesuch bei Gericht eingesehen werden könne.

Das Edict ist bei dem Bezirksgerichte, und wenn eine Vergleichung mit den bei einem anderen Gerichte geführten Büchern vorzunehmen war, auch bei diesem Gerichte anzuschlagen, ferner in den Gemeinden, in welchen die Eisenbahngrundstücke gelegen sind, kundzumachen.

Ein Auszug aus dem Edicte, in welchem statt der Bezeichnung der Grundstücke und der Besitzvorgänger nur die Richtung der Bahn und die von der Bahn berührten Gemeinden anzugeben sind, ist einmal in die für amtliche Kundmachungen bestimmte Landeszeitung einzuschalten.

Handelt es sich um gesetzlich oder über besonderes Anlangen der Eisenbahnunternehmung von der Eintragung auszuschliessende Lasten, so sind von dieser Aufforderung Diejenigen, deren Erklärung einzuholen ist, durch Zustellung der für dieselben bestimmten Rubriken mit dem Beisatze zu verständigen, dass deren Stillschweigen als Zustimmung zur lastenfreien Uebertragung angesehen würde. Bei dieser Verständigung sind die für die Zustellung zu eigenen Handen geltenden Vorschriften zu beobachten (Person, Bevollmächtigter, Anschlag, § 22).[1]

In dem Edicte ist unter Angabe des Tages des Anschlages insbesondere auch darauf aufmerksam zu machen, dass dingliche Rechte, die erst an dem Tage, an welchem das Edict bei dem die Erhebungen leitenden Bezirksgerichte angeschlagen wird, oder nach diesem Tage an den in die Eisenbahneinlage aufzunehmenden Grundstücken gegen die Besitzvorgänger der Unternehmung erworben werden, bei der Aufnahme dieser Grundstücke in das Eisenbahnbuch unberücksichtigt bleiben, eine Anordnung, um den Kreis der Ansprüche zu begrenzen.

Diese dinglichen Rechte äussern ihre Wirkungen nur für den Fall und insoweit, als die Aufnahme dieser Grundstücke in das Eisenbahnbuch unterbleibt.

Im Uebrigen hat das Edict ganz allgemein zu lauten, da es unmöglich wäre, das ganze Begehren der Unternehmung in das Edict aufzunehmen. Der Inhalt des Edictes muss jedoch immer so eingerichtet werden, dass er geeignet ist, die Interessenten auf die in Frage kommenden Grundparcellen aufmerksam zu machen. Selbstverständlich ist dafür zu sorgen, dass die Einsicht des vorliegenden Gesuches möglichst erleichtert werde.

---

[1]) Vergl. Beilage VII, pag. 91.

Die für die Anmeldungen festgesetzte Frist kann nicht erstreckt werden; eine Wiedereinsetzung gegen die Versäumung derselben findet nicht statt.

Eine verspätete Anmeldung ist von amtswegen zurückzuweisen.

Die Anmeldung kann schriftlich oder mündlich erfolgen.

In Ansehung derjenigen Berechtigten, deren Verständigung nicht mindestens 14 Tage vor Ablauf der Edictalfrist erfolgte, ist, sofern nicht eine zustimmende Erklärung derselben vorliegt, so vorzugehen, als ob diese Berechtigten einen Widerspruch angemeldet hätten; ist dagegen die Verständigung 14 Tage oder länger vor Ablauf der Edictalfrist geschehen, so ist der Mangel einer Erklärung als Zustimmung anzusehen. Ist der Berechtigte nicht zu finden, so ist ein Curator aufzustellen.

Ueber eine rechtzeitige Anmeldung ist die Vernehmung der Betheiligten einzuleiten.

Dieselbe kann, sofern es für die Ermittlung des Sachverhaltes zweckmässig erscheint, an Ort und Stelle stattfinden.

Bei der Verhandlung ist die Herbeiführung einer Einigung unter den Betheiligten anzustreben; der Vergleichsversuch kann, wenn er sonst keinen Effect hat, dahin führen, Irrungen aufzuklären.

Wird eine Einigung nicht erzielt, was auch dann anzunehmen sein wird, wenn einer der Betheiligten der Vorladung keine Folge gegeben hat, so ist in folgender Weise vorzugehen:

1. Wird der Besitz der von der Unternehmung erworbenen Grundstücke oder die räumliche Begrenzung derselben angefochten, und wird diese Anfechtung nicht durch Vorlage, einer von der politischen Behörde über die Besitzeinweisung ausgestellten Urkunde entkräftet, so ist der Unternehmung aufzutragen, die Besitzeinweisung im Expropriationswege zu erwirken (§ 27, Alinea 1).[1])

Durch das Gesetz wird übrigens ausser der Besitzeinweisungsurkunde auch eine andere, vollen Glauben verdienende Urkunde, welche die Rechtmässigkeit des Besitzes darzuthun

---

[1]) Vergl. Beilage VII, pag. 92.

geeignet ist, zugelassen, um die Eisenbahnen vor chicanösen Ansprüchen zu bewahren. Von dem Nachweise der Rechtmässigkeit des Besitzes kann jedoch nicht Umgang genommen werden, weil nach der Aufnahme des Grundstückes in das Eisenbahnbuch die Exscindirung (Eigenthumsanspruch) desselben kaum ausführbar wäre, und es im öffentlichen Interesse lebhaft zu wünschen ist, dass die Möglichkeit einer Exscindirung gar nicht eintrete. In dem Falle der Bestreitung des Besitzes muss die Unternehmung auf den Enteignungsweg, und zwar auch dann verwiesen werden, wenn dieselbe in der Lage wäre, ihre Ansprüche aus einem Vertrage ableiten zu können. Eine zwangsweise Einweisung in den Besitz kann eben nur dann stattfinden, wenn das Vorhandensein der Voraussetzungen der Enteignung dargethan ist, und wenn zugleich für die gesetzmässige Ermittlung und Leistung des Aequivalentes Sorge getragen wird. Der Umstand, dass von Seite der Unternehmung der früher abgeschlossene Vertrag vielleicht bereits erfüllt worden ist, kann nur die Unternehmung zu Forderungsansprüchen berechtigen, keineswegs aber die Voraussetzungen einer zwangsweisen Besitzeinweisung ändern.

2. Wird jedoch nur die Richtigkeit der zur Bezeichnung der Objecte in den Verzeichnissen und Mappen der Unternehmung gebrauchten Benennungen und Zahlen bestritten, so ist eine Prüfung und erforderlichenfalls eine Berichtigung dieser Bezeichnungen vorzunehmen (§ 27).

3. Wird ein aus dem getheilten Eigenthume oder aus dem Miteigenthume abgeleitetes Recht, eine Grunddienstbarkeit oder ein anderes, die Ausübung des Eigenthumsrechtes beschränkendes dingliches Recht an einem Eisenbahngrundstücke geltend gemacht, welches Recht in die Eisenbahneinlage eingetragen werden soll, in dem von der Unternehmung vorgelegten Verzeichnisse jedoch gar nicht oder nicht richtig angegeben war, so ist dieses Verzeichniss, wenn der Bestand eines unter Mitwirkung der politischen Behörde eingeräumten Rechtes entweder *a)* durch das Begehungsprotokoll oder *b)* durch eine Bestätigung dieser Behörde dargethan oder *c)* von der Unternehmung anerkannt wird, zu berichtigen.

Eine Abschrift der etwa vorgelegten Urkunde ist den Acten beizulegen (§ 28).[1])

Hierzu ist noch Folgendes zu bemerken:

Wird von der Unternehmung der Bestand eines an einem einzelnen Grundstücke haftenden Rechtes, welches in die Eisenbahneinlage eingetragen werden soll, anerkannt, so kann man mit Beruhigung annehmen, dass der Bestand dieses Rechtes mit dem Bahnbetriebe vereinbar sei.

Gegen den Widerspruch der Unternehmung lässt sich aber der Bestand eines solchen Rechtes und die Vereinbarkeit desselben mit dem Eisenbahnbetriebe nur dann annehmen, wenn der erhobene Anspruch sich auf einen Act der Verwaltungsbehörde stützt, welche sowohl berufen erscheint, das meist unter ihrer Mitwirkung stattgefundene Entstehen dieses Rechtes zu beurkunden, als die Vereinbarkeit desselben mit dem Bahnbetriebe zu beurtheilen.

Fehlt es an einer solchen Grundlage für den ganzen erhobenen Anspruch oder für einen Theil desselben, so hat das Gericht sich in keine weitere Untersuchung des Sachverhaltes einzulassen, da dieselbe doch nicht zu einer endgiltigen Erledigung des bestrittenen Anspruches führen könnte.

Dem Rechte des Anmeldenden wird durch den Ausschluss einer weiteren Untersuchung nichts vergeben, da derselbe in der Lage bleibt, sein Recht auch später zur Geltung zu bringen, und zwar vor der zuständigen Behörde im gesetzmässigen Wege.

4. Wird in einer Anmeldung dagegen Widerspruch erhoben, dass ein nicht im Enteignungswege erworbenes Eisenbahngrundstück lastenfrei übertragen werde, so kann dieser Widerspruch, wenn es sich um eine dem Betrage nach bestimmte Forderung handelt, durch Zahlung der Schuld beseitigt werden. Der Gläubiger muss die Zahlung selbst dann annehmen, wenn die Zeit der Fälligkeit der Forderung noch nicht eingetreten ist; doch bleibt demselben das persönliche Recht auf Entschädigung wegen des durch vorzeitig erfolgte Zahlung etwa erlittenen Nachtheiles vorbehalten.

---

[1]) Vergl. Beilage VII, pag. 93.

Wenn nur ein Theil eines belasteten Grundstückes in das Eisenbahnbuch aufgenommen werden soll, so kann ein gegen die lastenfreie Uebertragung erhobener Widerspruch in gleicher Weise wie im Enteignungsverfahren[1]) als unwirksam erkannt werden, wenn das Gericht nach vorgenommener Prüfung der Werthverhältnisse die Ueberzeugung gewinnt, dass trotz der lastenfreien Uebertragung des Eisenbahngrundstückes für eine Hypothek die dem § 1374 a. b. G. B. entsprechende gesetzliche Sicherheit ungefährdet bleibt, oder dass, wenn es sich um ein anderes dingliches Recht handelt, die Sicherheit desselben eine Gefährdung offenbar nicht erleiden kann.

Kann ein gegen die lastenfreie Uebertragung erhobener oder als erhoben anzusehender Widerspruch weder durch Zahlung der Schuld beseitigt, noch durch gerichtliche Entscheidung unwirksam gemacht werden, so ist die Unternehmung anzuweisen, im Wege der Expropriation zu bewirken, dass das Eisenbahngrundstück an die Unternehmung lastenfrei übergehe (§ 29).[2])

5. Wenn andere als die sub 1, 2, 3 und 4 besprochenen Ansprüche erhoben werden, insbesondere wenn die von der Unternehmung vorgelegten Erwerbsurkunden Anfechtung erfahren, oder wenn die sub 3 bezeichneten Ansprüche (Miteigenthum, getheiltes Eigenthum, Grunddienstbarkeit oder andere Eigenthumsbeschränkungen) nicht ihre gänzliche Erledigung gefunden haben, so ist es den Parteien zu überlassen, diese Ansprüche bei der zuständigen Behörde (d. i. nach der Art des Anspruches das Handelsministerium oder das Gericht) im gesetzmässigen Wege direct oder mittelst einer Entschädigungsklage geltend zu machen.

Durch diese Geltendmachung kann aber die Uebernahme der Eisenbahngrundstücke in die Eisenbahneinlage nicht aufgehalten werden (§ 30).[3])

Nach dem Ablaufe der Edictalfrist sind die einen Gegenstand des Grundbuches bildenden Grundstücke, in Ansehung

---

[1]) Vergl. § 22 und 29 des österr. Enteignungsgesetzes (Beilage V, pag. 53 und 55).

[2]) Vergl. Beilage VII, pag. 93.

[3]) Vergl. Beilage VII, pag. 94.

deren kein Anspruch angemeldet wurde, sofort daselbst von amtswegen, weil im öffentlichen Interesse gelegen, abzuschreiben, da über ein und dasselbe Grundstück nicht in zweierlei Büchern Eintragungen geführt werden können.

War ein Anspruch angemeldet worden, so ist die Abschreibung erst dann vorzunehmen, wenn der Anspruch durch ein Uebereinkommen der Parteien (§ 26) oder durch eine endgiltige Entscheidung der zuständigen Behörde erledigt worden ist oder wenn es sich herausgestellt hat, dass der Anspruch nicht geeignet ist, die Uebernahme der Eisenbahngrundstücke in die Eisenbahneinlage aufzuhalten (§ 30).

In gleicher Weise ist auch in Ansehung der durch die Aufnahme in die Eisenbahneinlage nothwendig werdenden Richtigstellung der in anderen öffentlichen Büchern vorhandenen Eintragungen vorzugehen.

Wird das öffentliche Buch nicht bei dem Bezirksgerichte geführt, welches über die Aufnahme der Eisenbahngrundstücke in die Eisenbahneinlage zu verhandeln hat, so hat dieses Gericht die erforderlichen Eintragungen durch das Gericht, bei welchem das Buch geführt wird, zu bewirken (§ 31).[1])

Von der Erledigung einer Anmeldung hat das Gericht die Betheiligten zu verständigen, um, falls sie einer Abhilfe bedürfen, zu derselben sie zu drängen. Wurde eine Verweisung auf den Enteignungsweg ausgesprochen, so ist der der Unternehmung beigegebene Regierungscommissär hiervon in Kenntniss zu setzen.

Der Regierungscommissär wird in der Richtung einzuwirken haben, dass der Enteignungsweg von der Bahnunternehmung ungesäumt betreten werde. Sofern dies binnen einer angemessenen Frist nicht geschehen sollte, hätte er die Anzeige an das Handelsministerium zu erstatten.

Die Verständigung von den in den öffentlichen Büchern vorgenommenen Eintragungen hat nach den dafür bestehenden Anordnungen zu erfolgen (§ 32).

Nachdem alle der begehrten Aufnahme der Eisenbahngrundstücke in die Eisenbahneinlage entgegenstehenden Hinder-

[1]) Vergl. Beilage VII, pag 94.

nisse beseitigt und die Abschreibungen sowie die sonstigen Berichtigungen in den öffentlichen Büchern durchgeführt sind, hat das Gericht die von der Unternehmung vorgelegten Verzeichnisse, welche der Richtung der Bahn entsprechend zu ordnen und erforderlichenfalls richtigzustellen sind, nebst den Mappen, dann die Urkundenabschriften, deren Uebereinstimmung mit den Originalen von amtswegen zu bestätigen ist, endlich die übrigen Verhandlungsacten an denjenigen Gerichtshof zu übersenden, bei welchem die vorläufige Einlage für die Bahn eröffnet worden ist.

Die etwa noch in den Acten zurückgebliebenen Originalurkunden sind den Parteien zurückzustellen (§ 33).[1]

Der Gerichtshof hat sofort nach dem Eintreffen der von einem Bezirksgerichte eingesandten Acten zu prüfen, ob bei der Ermittlung der Eisenbahngrundstücke in gesetzmässiger Weise vorgegangen wurde und nöthigenfalls die erforderlichen Verbesserungen oder Vervollständigungen durch das Bezirksgericht, welches ja zur Durchführung des Ermittlungsverfahrens competent ist, zu veranlassen.

Die ordnungsgemäss befundenen Verzeichnisse sind in der Eisenbahneinlage, und zwar das Verzeichniss der Eisenbahngrundstücke in der ersten Abtheilung des Bahnbestandsblattes, das Verzeichniss der mit dem Besitze der Bahn oder einzelner Eisenbahngrundstücke verbundenen Rechte in der zweiten Abtheilung des Bahnbestandsblattes und das Verzeichniss der an einzelnen Eisenbahngrundstücken haftenden Lasten, sowie der dritten Personen aus dem getheilten Eigenthume oder dem Miteigenthume zustehenden Rechte in der zweiten Abtheilung des Lastenblattes einzulegen.

Die Urkundenabschriften sind nebst denjenigen Acten, deren Inhalt eine Grundlage der in den Verzeichnissen enthaltenen Eintragungen bildet, in der Urkundensammlung niederzulegen.

Die Mappen haben einen Bestandtheil der Urkundensammlung zu bilden, sind jedoch abgesondert zu verwahren.

Die übrigen Acten sind in einer besonderen Abtheilung der Registratur des Gerichtshofes aufzubewahren (§ 34).

---

[1]) Vergl. Beilage VII, pag. 95.

2. Nachträgliche Erwerbungen.

Sowohl die im Betriebe stehenden, als die im Bau begriffenen Eisenbahnen können in die Lage kommen, ihren Besitz durch nachträgliche Erwerbungen erweitern und eine Zuschreibung der nachträglich erworbenen Liegenschaften zu den bereits eingetragenen oder wenigstens ermittelten Eisenbahngrundstücken erwirken zu müssen.

Wenn sich das Bedürfniss hierzu vor oder nach Umwandlung einer vorläufigen Einlage in eine definitive herausstellt, so wird für die Behandlung der neuen Erwerbungen der Umstand massgebend sein, dass dieselben noch nicht als in den Bahnbetrieb einbezogen angesehen werden können.

Es werden demnach die in Ansehung neuer Bahnen geltenden Bestimmungen in Anwendung zu bringen sein. Für kleine Erwerbungen kann es aber zweckmässiger sein, die bücherliche Uebertragung eines Grundstückes auf dem gewöhnlichen Wege der Ab- und Zuschreibung nach den Vorschriften des allgemeinen Grundbuchsgesetzes zu bewirken.

Der Gerichtshof, bei welchem eine vorläufige Einlage eröffnet wird, hat behufs Evidenzhaltung der Arbeiten den zur Ermittlung der Eisenbahngrundstücke berufenen Bezirksgerichten periodische Mittheilungen über den Fortgang der Ermittlungen abzufordern und bis zur Bildung der definitiven Einlage vierteljährig über den Stand der Geschäfte und über die Vorkommnisse bei der Amtsführung des Gerichtshofes sowohl als der Bezirksgerichte an das Oberlandesgericht zu berichten, welches dem Justizministerium Bericht zu erstatten hat.

3. Umwandlung der vorläufigen Einlage in eine definitive.

Nachdem die Erhebungsacten von allen Bezirksgerichten eingelangt sind, werden die in beiden Abtheilungen des Bahnbestandsblattes und in der zweiten Abtheilung des Lastenblattes eingelegten Verzeichnisse der Richtung der Bahn entsprechend geordnet, die Einlage wird mit einem Uebersichtsblatte versehen, und die Bezeichnung derselben als einer vorläufigen durch die Bezeichnung als einer definitiven ersetzt.



Die Verzeichnisse, welche die beiden Abtheilungen des Bestandsblattes und die zweite Abtheilung des Lastenblattes zu bilden haben, sind beim Bestande mehrerer Linien in der Weise zu ordnen, dass auf die Hauptlinie die Nebenlinien zu folgen haben.

In dem ersten Verzeichnisse der Eisenbahngrundstücke einer Nebenlinie ist auf dasjenige Verzeichniss der Eisenbahngrundstücke der Hauptlinie hinzuweisen, das die Parcelle enthält, an welche die Nebenlinie anschliesst.

Nach Beendigung des zur Richtigstellung des Lastenstandes eingeleiteten Verfahrens (§ 16) und nachdem die Eintragungen in der ersten Abtheilung des Lastenblattes, soweit es zur Uebersichtlichkeit erforderlich ist, durch Uebertragung auf neu einzulegende Blätter in eine der Rangordnung der Lasten entsprechende Reihenfolge gebracht wurden, wird die Einlage eingebunden (§ 41). Die Eisenbahneinlage stellt dann den gesammten Besitz der Unternehmung dar, welcher zur bücherlichen Einheit der Einlage gehört.

Wenn eine Vereinigung mehrerer bücherlicher Einheiten oder die Theilung einer bücherlichen Einheit erfolgt, so kann, sofern es die Uebersichtlichkeit gestattet, die gänzliche oder theilweise Uebertragung des Inhaltes der beiden Abtheilungen des Bahnbestandsblattes und der zweiten Abtheilung des Lastenblattes aus der alten in die neue Eisenbahneinlage durch gegenseitige Hinweisungen ersetzt werden.

Das Handelsministerium kann die in dem Gesetze für Gesuche um die Einleitung der Erhebungen zum Zwecke der Ermittlung der Eisenbahngrundstücke bestimmten Fristen verlängern, wenn dargethan wird, dass die Unternehmung dieselben aus Gründen, die nicht durch ihr Verschulden herbeigeführt sind, nicht einzuhalten vermag.

Die Verlängerung dieser Frist kann in Ansehung derjenigen Bezirksgerichtssprengel, in welchen die Anlegung neuer Grundbücher bevorsteht, auch dann bewilligt werden, wenn es sich als zweckmässig herausstellt, dass die Ermittlung der Eisenbahngrundstücke gleichzeitig mit den für die Anlegung der Grundbücher erforderlichen Erhebungen oder erst nach

diesen Erhebungen vorgenommen werde (§ 42).[1]) Dem Handelsministerium und nicht den Gerichten wurde die Bewilligung der Fristerstreckungen zugewiesen, weil die Beurtheilung der Voraussetzungen der Erstreckbarkeit die genaue Kenntniss aller Verhältnisse der Unternehmung voraussetzt.

γ) Veränderung der Einlage.

Die Veränderungen einer bücherlichen Einheit durch Zu- oder Abschreibungen sind nach den Vorschriften des allgemeinen Grundbuchsgesetzes durchzuführen.

Mit der Uebertragung ist zugleich eine Aenderung der Realgerichtsbarkeit verbunden; in diesem Falle nun müssen aber die bei einem Gerichte als Realinstanz anhängigen Angelegenheiten bei demselben auch zu Ende geführt werden, während die nicht erledigten Tabularsachen an den Gerichtshof, welcher zur Führung der Einlage zuständig geworden ist, abzutreten sind.

δ) Löschung einer Eisenbahneinlage.

Sobald die Löschung der im Eigenthumsblatte eingetragenen Beschränkungen, sowie der in der ersten Abtheilung des Lastenblattes eingetragenen Lasten erfolgt, ist die Einlage als erloschen zu bezeichnen. Gleichzeitig sind die Grundstücke welche die bücherliche Einheit gebildet haben, sofern für diejenigen Katastralgemeinden, in denen diese Grundstücke gelegen sind, Grundbücher, beziehungsweise Verfachbücher bestehen, von amtswegen mit allen auf die einzelnen Grundstücke sich beziehenden Eintragungen und den dazu gehörigen Theilen der Urkundensammlung und der übrigen Acten in die der örtlichen Lage entsprechenden Grundbücher, beziehungsweise Verfachbücher zu übertragen (§ 45).[2])

Die Löschung der Eisenbahneinlage, sowie die Uebertragung der Grundstücke in Grundbücher, beziehungsweise in Verfachbücher, ist durch ein Edict kundzumachen, welches bei dem Gerichtshofe, in dessen Eisenbahnbuch die Eisenbahn-

---

[1]) Vergl. Beilage VII, pag. 98.

[2]) Vergl. Beilage VII, pag. 99.



einlage eingetragen war, sowie bei denjenigen Gerichten, denen nunmehr die Realgerichtsbarkeit über die einzelnen Grundstücke zusteht, anzuschlagen, und durch einmalige Einschaltung in die für amtliche Kundmachungen bestimmte Zeitung des Landes, beziehungsweise der Länder, in welchen die erwähnten Gerichte ihren Sitz haben, zu verlautbaren ist (§ 45).

Das Ansuchen um Anmerkung der Auflassung der die bücherliche Einheit bildenden Bahn hat der Regierungscommissär, und zwar unverzüglich an den zur Führung der Eisenbahneinlage competenten Gerichtshof zu richten, sobald die jene Auflassung herbeiführende Verfügung durch amtliche Bekanntgabe oder Verlautbarung zu seiner Kenntniss gelangt.

Wenn einzelne Eisenbahngrundstücke für den Bahnbetrieb entbehrlich werden, so sind dieselben über Ansuchen der Interessenten von der Eisenbahneinlage abzuschreiben, wobei nach der Natur der Sache die Rechte Dritter gewahrt bleiben müssen.

Ein öffentliches Interesse, auf diese Abschreibungen einen directen Einfluss auszuüben und dieselben etwa von amtswegen vornehmen zu lassen, liegt nicht vor.

Soll hingegen die ganze den Gegenstand einer bücherlichen Einheit bildende Eisenbahn als solche zu bestehen aufhören, dann entfallen die Voraussetzungen, unter denen die sich auf das Eisenbahnbuch beziehenden Sonderbestimmungen Anwendung finden, und die einzelnen Grundstücke der Tabular- und Realgerichtsbarkeit der nach den allgemeinen Grundsätzen zuständigen Gerichte entzogen bleiben sollen.

Die Grundstücke können gleichwohl nicht früher in ihren früheren Zustand zurückversetzt werden, als bis die Verhältnisse, welche diese Grundstücke zu einer rechtlichen Einheit verbunden erhalten, gelöst sind.

Um die Abwicklung der Verhältnisse anzubahnen, ist es vor Allem nöthig, zu verhindern, dass nicht neue Lasten an der ganzen bücherlichen Einheit erworben werden. Die bestehenden Lasten, sowie die auf dem Eigenthumsblatte eingetragenen Beschränkungen können dagegen nicht von amtswegen beseitigt werden. Solange dieselben bücherlich aufrecht bleiben, kann die bücherliche Einheit nicht aufgelöst werden. Dies schliesst aber die Abtrennung einzelner Grundstücke, soweit

dieselbe unbeschadet der Rechte der Betheiligten ausführbar ist, nicht aus.

Nachdem das in dem Bestande der eben bezeichneten die ganze Einheit umfassenden Lasten und Beschränkungen liegende Hinderniss der Auflösung der bücherlichen Einheit durch die Löschung jener Lasten und Beschränkungen beseitigt ist, müssen die einzelnen Grundstücke unter diejenige Real- und Tabulargerichtsbarkeit zurückversetzt werden, unter welcher sie sich befänden, wenn sie nicht in die Eisenbahneinlage aufgenommen worden wären.

Soweit öffentliche Bücher bestehen, welche zur Aufnahme von Liegenschaften bestimmt sind, müssen demnach die ehemaligen Eisenbahngrundstücke in diese Bücher übertragen werden.

Bei der Zertheilung der Grundstücke nach den Sprengeln der einzelnen öffentlichen Bücher muss in Ansehung der Grundbücher die Frage entstehen, was als ein Grundbuchskörper zu behandeln sei.

Diese Frage kann aber nur nach Beschaffenheit der Verhältnisse des einzelnen Falles in Gemässheit der Grundsätze gelöst werden, welche die Bildung der Grundbuchskörper bei der Ergänzung eines Grundbuches regeln. Es wird demnach möglich sein, den ganzen innerhalb einer Katastralgemeinde gelegenen Complex als einen Grundbuchskörper zu behandeln oder diesen Complex in verschiedene Grundbuchskörper, vielleicht mit Rücksicht auf eine eingeleitete Veräusserung, zu zertheilen. Ebensowenig wird die Möglichkeit ausgeschlossen sein, die in eine fremde Katastralgemeinde hinüberragenden Theile in physischer und rechtlicher Verbindung mit dem in einer anderen Katastralgemeinde gelegenen Hauptbestandtheile eines neu gebildeten Grundbuchskörpers zu erhalten.

Die Uebertragung der ehemaligen Eisenbahngrundstücke kann nach der Natur der Sache nur mit allen sich auf dieselben beziehenden Eintragungen, sofern nicht zugleich eine Aenderung der letzteren begründet wird, vollzogen werden. Als Eigenthümer der neuen Grundbuchskörper wird demnach, falls nicht die zuletzt erwähnte Voraussetzung eintritt, derjenige, welcher der letzte bücherliche Eigenthümer der aufgelösten Einheit war, zu behandeln sein.

Wenn die Voraussetzungen für die von amtswegen vorzunehmende Uebertragung der ehemaligen Eisenbahngrundstücke eintreten, dann muss jede weitere Eintragung in die Eisenbahneinlage ausgeschlossen und die Einlage als erloschen bezeichnet werden.

Eine weitere Benützung dieser Einlage kann auch in Ansehung derjenigen Grundstücke nicht stattfinden, für welche es keine öffentlichen Bücher giebt, in welche sie übertragen werden könnten. Diese Grundstücke, mit allen an denselben haftenden Lasten, treten in den Zustand zurück, in welchem sich dieselben vor Errichtung der Eisenbahnanlage befunden haben.

Rechtsmittel.

Die gerichtlichen Verfügungen in dem Verfahren zum Zwecke der Anlegung der Eisenbahnbücher können mittelst des Rechtsmittels des Recurses augefochten werden.

Die Recursfrist beträgt 14 Tage (§ 43).

Im Uebrigen sind die Bestimmungen über Recurse im Verfahren ausser Streitsachen in sinngemässe Anwendung zu bringen, und zwar darum, weil das Verfahren zum Zwecke der Anlegung von Eisenbahnbüchern einen officiösen Charakter hat.

Unter diesen Bestimmungen kommen hier namentlich diejenigen in Betracht, welche es gestatten, in einem Recurse neue Thatsachen vorzubringen — denselben also vorkommendenfalls mit einer Dienstbeschwerde zu verbinden — und welche die Anrufung des obersten Gerichtshofes zur Erzielung einer gleichförmigen Gesetzesanwendung in jedem Falle zulassen.

Als Rechtsmittel wurde nur der Recurs und nicht auch die im Verfahren ausser Streitsachen zugelassene Vorstellung eingeführt, da das letztere Mittel der Anfechtung sich für dieses Verfahren aus dem Grunde nicht eignet, weil an demselben immer die Rechte Dritter mitbetheiligt sind.

Selbstverständlich ist es wohl, dass es keines Rechtsmittels bedarf, um die Berichtigung eines etwa unterlaufenen Schreibfehlers zu bewirken.

In Ungarn wird das Verfahren in Bezug auf die centralisirte grundbücherliche Eintragung nach der Inbesitznahme der Grundstücke von amtswegen durchgeführt (I. Ges.-Art. de 1868).

Die centralisirten Grundbücher stehen unter der Aufsicht und Leitung der Centralgrundbuchsbehörde in Budapest (§ 2).[1]

Um die Einverleibung zu erwirken, ist es nothwendig, dass die Expropriationsconscription in ihrem ganzen Umfange den Charakter der vollen Authenticität erhalte. Die Authentication ist Aufgabe einer Commission, bestehend aus einem Commissär des Communicationsministeriums, einem Beamten der Centralgrundbuchsbehörde, einem vom Communicationsminister ernannten fachkundigen Ingenieur für die ganze Linie, dann für die einzelnen Hotter aus einem vom Gerichtspräses entsendeten Mitgliede des Gerichtes der betreffenden Jurisdiction und einem Beamten der Grundbuchsbehörde, unter deren Leitung das Grundbuch des betreffenden Hotters steht (§ 8).[2]

Die Authentication ist vorläufig anzukündigen und 30 Tage vor dem Beginne derselben das Authenticationsobject der allgemeinen Einsichtnahme zugänglich zu machen (§§ 9 und 10).[3]

Die Commission hat die Uebereinstimmung der Expropriationsconscription mit der Wirklichkeit zu prüfen und entscheidet in Fragen, welche zwischen den Parteien strittig sind, auf Grund des Expropriationscontractes oder Urtheiles sogleich endgiltig oder verweist, wenn das genannte Substrat nicht ausreicht, die Parteien auf den Rechtsweg (§ 11);[4] nach Authentication der Conscription prüft die Commission die Einzelausweise (§ 13);[5] nach vollendeter Authentication veranlasst für jeden Hotter das Gericht die Steuerumschreibung (§ 15)[6] und die Abschreibung der expropriirten Grundparcelle in den einzelnen Grundbuchsprotokollen durch das betreffende Grundbuchsamt, sowie die Verständigung der Centralgrundbuchsbehörde zum Behufe der

[1]) Vergl. Beilage VIII, pag. 104.
[2]) Vergl. Beilage VIII, pag. 107.
[3]) Vergl. Beilage VIII, pag. 107.
[4]) Vergl. Beilage VIII, pag. 108.
[5]) Vergl. Beilage VIII, pag. 109.
[6]) Vergl. Beilage VIII, pag. 109.

Zusammenstellung des Besitzstandsblattes im Centralgrundbuche (§ 16)[1]), dann eine Kundmachung, in welcher es Diejenigen, welche hinsichtlich der Quantität des Entschädigungsbetrages oder aus einem sonstigen Titel auf Entschädigung Anspruch machen, unter Stellung eines Präclusivtermines (1 bis 2 Monate) auffordert, ihre Ansprüche bei Verlust des Rechtes anzumelden (§ 17).[2])

Ueber die erhobenen Einwendungen und Ansprüche wird eine Tagsatzung angeordnet; nach deren Beendigung und auf Grund deren das Gericht einen Beschluss fasst, gegen welchen die ordentlichen Rechtsmittel geltend gemacht werden können. Nach eingetretener Rechtskraft ist die Auszahlung der Urtheilssumme zu veranlassen und die Abschreibung des ausbezahlten Expropriationspreises am Lastenblatte des Centralgrundbuches zu vollziehen (§§ 22, 24, 25, 27).[3])

Die Centralgrundbuchsbehörde hat die Anlegung des Haupt- und Eigenthums- oder des Besitzstandsblattes auf Grund der einzelnen Abschnitte der Authentication und nach Massgabe des Fortschrittes derselben durchzuführen (§ 42).

Nach Beendigung der Verfassung des Centralgrundbuches ist der Tag, an welchem das Centralgrundbuch eröffnet wird, mittelst Kundmachung zu veröffentlichen. Von diesem Tage an sind gegen die Unternehmung gerichtete Eingaben, welche ihrem Inhalte nach zur Grundbuchsbehörde gehören, beim Gerichte der Freistadt Budapest einzureichen, unter dessen Leitung das Centralgrundbuch steht; andere Klagen werden der sonstigen Competenz nicht entzogen und ist nur die Centralgrundbuchsbehörde verpflichtet, im Bedarfsfalle die erforderlichen Abschriften auszufolgen (§§ 45, 46).[4])

2. Verfahren in subjectiver Beziehung.

Das Eingreifen der Staatsverwaltung in die persönlichen Verhältnisse einer Eisenbahnunternehmung ist der Natur der

[1]) Vergl. Beilage VIII, pag. 110.
[2]) Vergl. Beilage VIII, pag. 110.
[3]) Vergl. Beilage VIII, pag. 111—117.
[4]) Vergl. Beilage VIII, pag. 116—117.

Sache nach überall da bedingt, wo nach ihrer Wahrnehmung oder Erkenntniss die Gefahr nahe liegt, dass das Unternehmen aus einer in dem Verhalten der zur Vollziehung der staatlichen Aufgabe der Eisenbahn berufenen Personen gelegenen Ursache dem gesetzten Zwecke entweder gar nicht oder nicht in der Weise entsprechen kann, wie das öffentliche Interesse es erheischt, dass die Ordnuug oder die Autorität des Staates in nachtheiliger Weise beeinträchtigt wird.

Das Eingreifen der Staatsverwaltung in dieser Beziehung hat den Charakter einer verwaltungsrechtlichen Execution. Dieselbe kann sich je nach der Ursache oder nach dem Umfange der Gefahr oder des ordnungswidrigen Zustandes entweder gegen die Eisenbahnunternehmung im Ganzen oder gegen einzelne Organe derselben richten und spitzt sich dann entweder zur Sequestration oder zum Disciplinarverfahren zu.

a) Sequestration.

Inwiefern und unter welchen Voraussetzungen und Modalitäten die Sequestration des Betriebes bei garantirten Eisenbahnen aus dem Garantieverhältnisse eintritt, wurde bereits an anderer Stelle erörtert.

Die Sequestration in dieser Form ist eine durch ein Specialgesetz begründete Verwaltungsmassregel, welche mit der hier zur Sprache gelangenden Sequestration nur eine Namensverwandtschaft hat, in ihrem Wesen aber von dieser grundverschieden ist, da letztere einen Zwang bedeutet, der sich direct gegen den Willen der dem Staatswillen entgegenhandelnden Unternehmung richtet, während die erstere sachlich das Unternehmen mit Rücksicht auf die ökonomischen Ergebnisse desselben betrifft.

Aehnlich verhält es sich mit nothleidenden, nicht garantirten Bahnen, wo die Nothwendigkeit der Aufrechthaltung des Betriebes die Uebernahme desselben durch die Staatsverwaltung erfordert, und für die Unternehmung diese Massregel in den allermeisten Fällen als Wohlthat aufgefasst werden kann.

Die Sequestration, als Zwang, als Execution zur Durchsetzung des Staatswillens, tritt nur dann ein, wenn die Eisenbahnunternehmung selbst ungeachtet wiederholter Ermahnungen

die Anordnungen der vorgesetzten Behörden nicht befolgen oder wesentlichen Bestimmungen der Concessionsurkunde oder der Eisenbahnbetriebsordnung zuwider handeln sollte. Nach § 12 des Eisenbahn-Concessionsgesetzes[1]) ist in diesen Fällen das Handelsministerium berechtigt, die Sequestration der concessionirten Eisenbahn auf Gefahr und Kosten der Betriebsunternehmung anzuordnen.

Für die Fragen, worin die Sequestration besteht und worauf sie sich erstreckt, fehlen einschlägige gesetzliche Bestimmungen; allein sie beantworten sich vom Standpunkte der Staatsverwaltung nach der Verpflichtung der Eisenbahnverwaltungen in folgender Weise: die Sequestration wird verhängt, weil jene Anordnungen, welche die Ordnung im Interesse des Verkehres und der Sicherheit bezwecken, nicht befolgt werden, oder weil die Eisenbahnverwaltung die im übertragenen Wirkungskreise zu vollziehenden Aufgaben nicht erfüllt, und die Verfügungen, welche die Regierung im Interesse des Verkehres und der Sicherheit trifft, zu befolgen unterlässt. Es macht hierbei keinen Unterschied, ob im Hinblicke auf die Pflichterfüllung der Eisenbahnverwaltung mehr die Fähigkeit oder mehr der gute Wille mangelt. Beides ist für den Verkehr und für die öffentliche Sicherheit gleich gefährlich, und darf daher nicht geduldet werden.

Die Sequestration ist daher im ersten Falle zunächst gegen die Art der Betriebsführung, im zweiten Falle gegen die gesammte Verwaltung selbst gerichtet. Es tritt an die Stelle der gesellschaftlichen Verwaltung jene der Staatsverwaltung, die gesellschaftliche Verwaltung wird von der Staatsgewalt kraft ihres Hoheitsrechtes beseitigt und erstreckt sich die neue Verwaltung auf alle Gebiete der Administration, welche der Betrieb im weitesten Sinne des Wortes, der Zweck der Eisenbahn als öffentliches Verkehrsinstitut erfordert. Die Frage, ob die Sequestration auf die Generalversammlung auszudehnen sei oder nicht, hängt davon ab, ob dieselbe als verwaltendes Organ der Gesellschaft in Bezug auf den staatlichen Zweck des Unternehmens aufgefasst werden

---

[1]) Vergl. Beilage III, pag. 43.

kann oder nicht. Massgebend für die Beantwortung dieser Frage sind nur die Gesellschaftsstatuten; nach den dermalen in Kraft stehenden Statuten ist es aber ziemlich ausser Zweifel, dass die Generalversammlung ein derartiges verwaltendes Organ nicht sei. Die Generalversammlung ist nichts Anderes als das Organ, welches die Constatirung der gesellschaftlichen Existenz sowie die Regelung des wirthschaftlichen Momentes zum Zwecke hat. Die wirthschaftliche Aufgabe der Gesellschaft hat mit der administrativen gesellschaftlichen Existenz in rechtlicher Beziehung nichts gemein, da letztere unabhängig ist von der Aufgabe, welche die Gesellschaft im Namen des Staates lösen soll. Die finanzielle Seite nun ist es, welche unbedingt der Eigenberechtigung der juristischen Person, die ja noch aufrecht bleibt, nicht entzogen werden kann. Jeder Schritt, der daher die Gesellschaft in dieser Richtung lahmlegt, bedeutet die factische Auflösung derselben.

Es ist demnach die Annahme vollkommen berechtigt, dass die Sequestration zwar gegen die Gesellschaft gerichtet ist, jedoch blos auf die Verwaltung sich erstreckt, soweit es sich um die Administration des Betriebes und nicht um die finanzielle Eigenberechtigung der Gesellschaft handelt.

Nicht zu verwechseln mit der administrativen Sequestration ist die executive Sequestration, welche das Gericht zur Hereinbringung einer Forderung verhängen und sich daher blos auf die Einkünfte aus dem Besitzstande oder aus dem Betriebe des Unternehmens unbeschadet der Function der Verwaltung beziehen kann. Uebrigens kann auch vom Gerichte die Sequestration nur über ausgewiesene Zustimmung des Handelsministeriums als derjenigen Behörde bewilligt werden, mit deren Einverständniss der Betrieb einer Eisenbahn ausgeübt oder übertragen werden kann. [1])

b) Disciplinarverfahren.

Das Disciplinarrecht der Staatsverwaltung gilt der Person des Organes des Unternehmens, welches durch sein Verhalten im Dienste den staatlichen Zweck des Unternehmens entweder

[1]) Vergl. übrigens die Entscheidung des Obersten G. H. vom 31. October 1877, Z. 13156 (Sammlung Röll, Nr. 228, pag. 548).



thatsächlich geschädigt oder in Gefahr gebracht hat, und giebt der Staatsverwaltung die Mittel in die Hand, ihre Absicht in Bezug auf einen ordnungsmässigen Dienstesvorgang mit Nachdruck zur Geltung zu bringen.

Dieses Disciplinarrecht der Staatsgewalt ist in den §§ 78 bis 87 der Eisenbahnbetriebsordnung[1]) ausgeführt und umfasst: 1. Das Recht, beziehungsweise die Verbindlichkeit, sämmtliche Beamte und Diener der Eisenbahngesellschaft in ihren Dienstesverrichtungen zu überwachen; 2. gegen alle Diejenigen, welche sich eine Ausserachtlassung der gesetzlichen Vorschriften, ihrer Instruction, oder was immer für eine Dienstesvernachlässigung zu Schulden kommen lassen, zur strengen Verantwortung zu ziehen und zu dem Ende Disciplinarstrafen im weiteren Sinne des Wortes zu verhängen.

Die Disciplinarstrafen im weiteren Sinne zerfallen: 1. In Verfügungen zur Aufrechthaltung der Ordnung, und werden daher auch Ordnungsstrafen genannt; 2. in die Disciplinarstrafen im engeren Sinne, welche ein moralisches oder materielles Uebel für den zur Verantwortung Gezogenen bedeuten.

Die Ordnungsstrafen sind die Mahnung und die Rüge; erstere besteht in einer einfachen Erinnerung des Betreffenden an die ihm obliegenden Dienstespflichten, letztere ist ein eindringlicher Tadel wegen eines vorgekommenen Dienstesvergehens mit Hinweisung auf die gesetzlichen Folgen wiederholter Pflichtverletzung.

Die Disciplinarstrafen im engeren Sinne sind: 1. der Verweis, d. i. die strenge Verhebung der Dienstesverletzung. Derselbe ist immer mit der Androhung strengerer Disciplinarstrafen für den Wiederholungsfall zu verbinden; 2. die Geldstrafe bis zu dem Betrage eines Monatsgehaltes oder Lohnes; 3. die Dienstessuspension für die Dauer einer anhängigen Disciplinar- oder strafgerichtlichen Untersuchung; 4. die Entfernung vom Dienste. Dieselbe ist entweder eine allgemeine und bezieht sich auf alle Dienstzweige des Betriebes, oder eine specielle, in welchem Falle sie sich blos auf einen bestimmten Geschäftszweig erstreckt. Die Entfernung vom Dienste ist ferner entweder eine

[1]) Vergl. Beilage I, pag. 25—28.

perennirende (für immer), eine Dienstesentlassung im eigentlichen Sinne des Wortes, oder sie ist eine temporäre (zeitliche), indem sie für einen gewissen Zeitraum ausgesprochen oder von der Erfüllung gewisser Bedingungen abhängig gemacht wird. Die Bedingungen, unter welchen der zeitlich Ausgeschlossene eine entsprechende Wiederverwendung erlangen kann, sind bei der Verhängung dieser Strafart immer ausdrücklich bekanntzugeben.

Diese Strafen sind mit Berücksichtigung der eintretenden Erschwerungs- oder Milderungsumstände, mit Rücksicht auf den Grad und die Art des Dienstesvergehens, auf die herbeigeführte grössere oder geringere Gefahr, oder die Grösse des verursachten wirklichen Schadens zu bemessen und hierbei auch noch insbesondere zu beachten, ob es sich etwa um einen Wiederholungsfall handelt oder nicht.

Tritt der Fall ein, dass das Handelsministerium als erste und als oberste Behörde daher auch zugleich in letzter Instanz zur Strafe schreiten muss, so ist dasselbe berechtigt, nach eigenem Ermessen alle angeführten Ordnungs- und eigentlichen Disciplinarstrafen zu verhängen, und zwar nicht nur gegen die Diener und untergeordneten Beamten der Eisenbahnunternehmung, sondern auch gegen die Betriebsdirectoren.

Was das Gesetz unter Betriebsdirectoren versteht, ist zwar nicht gesagt, erhellt aber aus dem Geiste. Es handelt sich durchaus nicht um den Titel des Oberbeamten, heisse er nun Generaldirector oder Betriebsdirector, Central-Inspector, Betriebsinspector etc., sondern um die Function desselben, ob er nämlich die oberste Leitung des Betriebsdienstes factisch und nach der Dienstordnung der Eisenbahnunternehmung versieht. Es ist ferner ganz gleichgiltig, ob die Person eine einzelne ist oder eine Mehrheit von Personen, welche das Directorium, d. h. die oberste Leitung ausmachen, zur Verantwortung gezogen werden.

Das Handelsministerium ist aber weiterhin auch nicht blos berechtigt, das Erkenntniss zu fällen, sondern auch sofort in Vollzug zu setzen. Die General-Inspection dagegen ist sowohl in objectiver als subjectiver Beziehung eingeschränkt; und zwar ist dieselbe blos befugt, die Ordnungsstrafen, also

Mahnung und Rüge, zu verhängen; allerdings wenn Gefahr im Verzug, auch die Suspendirung, jedoch auf eigene Verantwortung, auszusprechen; ferner reicht ihre Strafgewalt über die Diener und untergeordneten Beamten nicht hinaus. Ebenso ist das Disciplinarrecht hinsichtlich der Execution beschränkt; die General-Inspection ist nämlich ausser dem Falle, wo die Umstände die sofortige Suspendirung eines Beamten oder Dieners erheischen, nicht berechtigt, die ausgesprochene Strafe selbst in Vollzug zu setzen, sondern hat das Erkenntniss der Direction der Eisenbahnunternehmung mitzutheilen und darauf zu dringen, dass durch dieselbe der Vollzug bewerkstelligt werde. Die Strafgewalt der General-Inspection ist aber dafür eine directe, d. h. sie tritt ein, sobald dieselbe ein Gebrechen, das auf einer Dienstesvernachlässigung beruht, wahrnimmt oder hiervon durch einen Unfall in Kenntniss gelangt.

Das Handelsministerium dagegen tritt nur mittelbar auf, d. h. sobald eine Anzeige der General-Inspection seine Ingerenz fordert. Eine solche Anzeige wird aber nur in zwei Fällen zu erfolgen haben: 1. Wenn die Direction der Eisenbahnunternehmung sich weigert, die Erkenntnisse oder Anordnungen der General-Inspection umgesäumt in Vollzug zu setzen; 2. wenn der Direction, beziehungsweise soferne dieselbe aus mehreren Personen besteht, den einzelnen Mitgliedern dieser Direction irgend ein Verschulden, sei es durch eine Handlung oder Unterlassung, eine Uebertretung der Eisenbahnbetriebsordnung oder einer anderen für den Eisenbahnbetrieb erlassenen gesetzlichen Vorschrift handelt, zur Last fällt (Qualification).

Sowohl die General-Inspection als das Handelsministerium sind aber auch ferner berechtigt, nach Beschaffenheit des Falles — soferne es sich um eine unter die Strafgesetze fallende Pflichtverletzung eines Eisenbahnbediensteten handelt — innerhalb des eben geschilderten Competenzrahmens den Schuldigen den Strafgerichten zur Bestrafung zu überliefern (die General-Inspection, die Beamten und Diener; das Handelsministerium, die Directionsmitglieder). Das Handelsministerium ist in dieser Richtung auch befugt, weiterzugehen und etwa schuldtragende Mitglieder des Eisenbahnvereines (Actiengesellschaft, einfacher

Verein) der competenten Behörde zur Bestrafung zuzuführen. Uebrigens ist nach dem gegenwärtigen Stande unserer Gesetzgebung das Strafgericht nicht nur berufen, sondern auch verpflichtet, in allen Fällen, wo es sich um bösen Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit, also um ein Verbrechen oder ein Vergehen handelt, von amtswegen einzuschreiten, sobald es nur auf irgend eine Weise von einer derartigen Handlung oder Unterlassung Kenntniss erlangt hat, und ist in dieser Richtung nicht an die Anträge des Handelsministeriums oder der General-Inspection gebunden.

Bezüglich des Einflusses, den die Einleitung einer strafgerichtlichen Untersuchung auf den Gang eines Disciplinarverfahrens übt, ist zu bemerken, dass das Disciplinarverfahren seinen ungehinderten Fortgang nimmt, auch wenn die strafgerichtliche Amtshandlung früher abgeschlossen sein und vielleicht sogar mit einem freisprechenden Urtheile enden sollte. Die zuerkannte Disciplinarstrafe aber — es wäre denn die Verfügung einer Dienstessuspension eingetreten oder doch später erforderlich — ist erst nach vollendeter strafgerichtlicher Amtshandlung in Vollzug zu setzen und ist in einem solchen Falle bei Vollziehung der Disciplinarstrafe auf das von dem Strafgerichte gefällte Straferkenntniss gehörige Rücksicht zu nehmen.

Keine Rücksicht dagegen zu nehmen ist bei der Disciplinarverhandlung und Zuerkennung einer Disciplinarstrafe auf die *rechtlichen* Folgen einer Handlung oder Unterlassung des Angestellten einer Eisenbahn.

Register.

B.

C.

D.



F.

G.

H.

I.

J.

K.

V.



Z.

Beilagen.

Beilage I.

Eisenbahnbetriebsordnung.[1])

(Kaiserliche Verordnung vom 16. November 1851, R. G. Bl. Nr. 1 de 1852.)

I. Verpflichtungen der Eisenbahn-Betriebsunternehmungen und ihrer Angestellten.

A. Allgemeine Vorschriften für den Bahnbetrieb.

§ 1.

a) Bewilligung zur Eröffnung der Bahn.

Wenn der Bau einer neuen Eisenbahn oder einer Strecke derselben, sie mag eine Staatseisenbahn oder eine Privatbahn sein, zu deren Errichtung seinerzeit die Bewilligung ertheilt wurde, sie mag von der Staatsverwaltung unmittelbar oder mittelst Privatpersonen betrieben werden, nach dem von den Behörden genehmigten Projecte vollendet ist, und die Bahn oder deren Strecke dem Verkehre eröffnet werden will, so ist die besondere Bewilligung des k. k. Ministeriums für Handel, Gewerbe und öffentliche Bauten erforderlich.[2])

§ 2.

b) Bedingungen hierzu.

Zum Behufe der Erwirkung dieser Bewilligung muss bei Staatsbahnen von der hierzu berufenen Behörde, bei Privatbahnen von der Betriebsunternehmung ausgewiesen und durch eine eigene, zu diesem Zwecke abgesendete Commission, welcher auch ein Abgeordneter der Statthalterei, in deren Bereich die Eisenbahn oder Eisenbahnstrecke

---

[1]) Giltig auch für die Länder der ungarischen Krone.

[2]) An Stelle des „k. k. Ministeriums für Handel, Gewerbe und öffentliche Bauten" ist das „k. k. Handelsministerium" getreten.

gehört, beiwohnt, constatirt werden, dass vermöge der Constructionsart der Bahn, und der Beschaffenheit und Menge der für den Bahnbetrieb vorhandenen Gegenstände, ein regelmässiger, ungestörter und sicherer Betrieb mit vollem Grunde erwartet werden kann.

Insbesondere muss daher zu dem gedachten Behufe nachgewiesen sein:

a) dass die Bahn und die dazu gehörigen Gebäude den diesfälligen Sicherheits- und Sanitätsgesetzen und Vorschriften entsprechend gebaut erscheinen;

b) dass die Bahn mit den nöthigen Fahrbetriebsmitteln in gehöriger Beschaffenheit und Menge versehen sei,

c) dass für die Erfordernisse zur Verhütung von Unglücksfällen die nöthige Vorsorge getroffen sei;

d) dass die bei etwa eintretenden Unglücksfällen zur Unterstützung, Rettung und Abwendung grösserer Gefahren dienlichen Mittel in hinreichender Menge und gehöriger Beschaffenheit vorhanden seien;

e) dass die Bahn mit den zu einem geordneten Betriebe nöthigen, gehörig qualificirten Angestellten (Beamten und Dienern) versehen sei und dass dieselben bereits die nöthigen Dienstesvorschriften und Instructionen erhalten haben.

§ 3.

c) Erhaltung der Bahn und der Betriebsmittel. Anstellung der Beamten und Diener.

Jede Bahn oder Bahnstrecke, für welche die Bewilligung zum Betriebe ertheilt worden ist, muss stets im guten, fahrbahren Zustande erhalten werden — so dass sie mit der grössten im § 6 erwähnten Geschwindigket ohne Gefahr befahren werden kann; die entstehenden Mängel und Schäden, sowie die dem ungestörten Betriebe entgegenstehenden Hindernisse müssen daher so schleunig als möglich beseitigt werden.

Ebenso müssen die zur Bahn gehörigen Gebäude, die dem Bedarfe entsprechenden Magazinslocalitäten, Geräthschaften und Herstellungen, die Fahrmittel (mit der zur Vollziehung der festgesetzten Fahrten nöthigen Anzahl), dann überhaupt alle im § 2 erwähnten sonstigen Erfordernisse stets in einem guten, zur Benützungg geeigneten und die volle Sicherheit des Betriebes verbürgenden Zustande erhalten werden.

Endlich muss das Betriebspersonale stets in gehöriger Anzahl vorhanden, mit den erforderlichen Eigenschaften versehen und mit den Dienstvorschriften und Instruction bekannt erhalten werden, und müssen demselben alle Mittel des Betriebes dergestalt zur Verfügung gestellt sein,

dass die Geschäftsführung und die Erfüllung der diesem Personale obliegenden Verpflichtungen mit der gehörigen Ordnung, Regelmässigkeit und Sicherheit stattfinden kann.

§ 4.

d) Fahrordnung, Tarife und Aufnahmsbedingungen.

Die Eisenbahnunternehmungen sind verpflichtet, folgende Bekanntmachungen zu erlassen:

1. Eine Fahrordnung, in welcher die Abfahrtsstunden und die gewöhnliche Ankunftszeit an den verschiedenen Stationen so genau als thunlich festzusetzen sind.

2. Einen Fahrpreistarif für Personen und Sachen.

3. Endlich die Bestimmungen über die Aufnahme der Personen und die Vorschriften über die Reise-Urkunden, mit welchen sie sich zu versehen haben,[1] über das Verhalten der Reisenden vor, während und bei Beendigung der Fahrt; dann über die Auf- und Uebernahme der zur Beförderung geeigneten Sachen und über die Urkunden, mit welchen sie begleitet sein müssen, über die Haftung für dieselben und endlich über die Erfolglassung und Uebergabe der beförderten Sachen. In den Bestimmungen über den Personen- und Sachenverkehr ist auch die Lieferzeit für die zur Beförderung übernommenen Güter festzusetzen.

Die Fahrordnung, die Fahrpreis- und Frachtentarife und die Bestimmungen über den Personen- und Sachenverkehr sind überdies in allen Bahnhöfen und auf allen Aufnahmsstationen zur allgemeinen Einsicht anzuheften.

§ 5.

Die Fahrordnung, Fahrpreis- und Frachtentarife, sowie die Bestimmungen über den Personen- und Frachtenverkehr sind während der Zeit, für welche sie erlassen worden, sorgfältig zu beobachten; insbesondere sind die festgesetzten Abfahrtstunden und die Fahrzeit, wenn nicht unvorhergesehene und nicht zu beseitigende Anstände daran hindern, genau einzuhalten; endlich ist die für die Beförderung der Güter festgesetzte Lieferzeit, insofern nicht unvorhergesehene und unabwendbare Hindernisse eingetreten sind, pünktlich zu beobachten. Die aufgenommenen Gegenstände sind in der Ordnung, wie sie aufgegeben werden, ohne Bevorzugung einer Partei auch wirklich zu befördern.

[1]) Die Verpflichtung der Bahnverwaltungen, die Vorschriften über die Reise-Urkunden, mit welchen sich die Reisenden zu versehen haben, bekannt zu machen, ist in Folge der geänderten Passvorschriften entfallen.



§ 6.

In Bezug auf die Beförderungszeit darf keine grössere Fahrgeschwindigkeit stattfinden, als eine solche, mittelst welcher Züge, die zur Beförderung von Personen dienen, eine Wegeslänge von 7 Meilen (die Meile zu 4000 Wiener Klaftern gerechnet), und die Züge, mit welchen blos Lasten befördert werden sollen, eine Wegeslänge von 5 solchen Meilen in der Stunde zurücklegen.

Dieses höchste Ausmass der Geschwindigkeit ist jedoch zu verringern, wenn es überhaupt die Verhältnisse der Bahn oder einer Bahnstrecke nothwendig machen, oder wenn insbesondere die bei einzelnen Fahrten sich ergebenden Ereignisse die Mässigung gebieten. (§ 33.)

Die Fälle, in welchen die Geschwindigkeit zu mässigen ist, sind dem Betriebspersonale in den Dienstvorschriften genau vorzuzeichnen.

Die Staatsverwaltung behält sich übrigens vor, Aenderungen in Betreff dieser Anordnung über die grösste Fahrgeschwindigkeit[1]) (und zwar entweder im Allgemeinen, oder rücksichtlich einer besonderen Bahn) eintreten zu lassen, wenn eine solche Aenderung mit Rücksicht auf die gemachten Erfahrungen, die Fortschritte in der Construction des Oberbaues und im Maschinenwesen, und die Beschaffenheit gewisser Locomotive sich als räthlich und wünschenswerth darstellen sollte.

§ 7.

Aenderungen der Fahrordnungen und der Tarife, sowie Aenderungen in den Bestimmungen über den Personen- und Sachenverkehr sind 14 Tage früher, als sie in Wirksamkeit zu treten haben, zur öffentlichen Kenntniss zu bringen.

Auch die, durch unvorhergesehene Ereignisse etwa für eine Zeit nothwendige gänzliche oder theilweise Sperrung der Aufnahme ist öffentlich kundzumachen.

§ 8.

Die Eisenbahnunternehmungen sind verpflichtet, alle Personen, welche die Aufnahmsbedingungen erfüllen, und alle unter den festgesetzten Bedingungen der Bahn übergebenen Sachen, soweit es die Betriebsmittel möglich machen, und nicht ganz unvorhergesene und unabwendbare Störungen eintreten, auch zu gehöriger Zeit wirklich zu befördern.

---

[1]) In Artikel 20, Punkt 106 der Grundzüge der Verkehrsvorschriften ist bestimmt, dass selbst unter den günstigsten Verhältnissen die Geschwindigkeit der Personenzüge 80 Kilometer, jene der Lastzüge 40 Kilometer per Stunde nie übersteigen darf.

§ 9.

Blos diejenigen Personen, welche sich im Zustande der Trunkenheit befinden, durch Verletzung des Anstandes den Mitreisenden ein Aergerniss geben, den durch Sicherheitsrücksichten gebotenen Anordnungen des Aufsichts- und Zugsbegleitungpersonales sich nicht fügen wollen, oder welche mit auffallenden äusseren Merkmalen einer bedenklichen Krankheit behaftet sind, oder deren Zustand den Mitreisenden offenbar beschwerlich fallen muss, können von der Aufnahme und beziehungsweise von der weiteren Fahrt ausgeschlossen werden.

Doch bleibt es den Unternehmungen unbenommen, auch die zuletzt erwähnten zwei Classen von Individuen zu befördern, wenn die Beförderung in abgesonderten Räumen und nöthigenfalls unter Aufsicht stattfindet.

§ 10.

Unter welchen Modalitäten Sträflinge oder in Verhaft oder Gewahrsam genommene oder unter polizeiliche Aufsicht gestellte Personen sammt dem dieselben begleitenden Aufsichtspersonale auf Eisenbahnen befördert werden müssen, wird durch besondere gesetzliche Vorschriften bestimmt.[1])

§ 11.

In jedem Bahnhofe und auf jeder Aufnahmsstation sind in den Aufnahmslocalitäten für Passagiere gehörig paginirte, mit dem Siegel der Betriebsdirection auf dem, durch die einzelnen Blätter durchzogenen Bindfaden versehene Beschwerdebücher aufzulegen, in welchen von den Reisenden allfällige Beschwerden, unter Angabe des Namens, Standes und Wohnortes des Beschwerdeführers, eingetragen werden können.

§ 12.

Die Eisenbahnunternehmungen haben Vorsorge zu treffen, dass zur Beförderung übernommene Güter während des Transportes vor schädlichen Einflüssen gehörig verwahrt werden.

Feuerwerkskörper, Knallpräparate, Schiesspulver und explodirende Stoffe sind von der Beförderung mit Personenzügen ausgeschlossen.[2])

---

[1]) Hierüber ist keine „geseztliche Vorschrift", wohl aber die Handelsministerial-Verordnung vom 26. August 1872, Z. 22973, ergangen, und sind die näheren Modalitäten in einer am 31. Januar 1877 bei der General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen abgehaltenen Conferenz festgesetzt worden. (E. G. S., Pollanetz und Wittek, V. Bd., S. 384.)

[2]) Laut § 22 des Betriebsreglements vom 10. Juni 1874, R. G. Bl. Nr. 75, ist jedoch Jägern und im öffentlichen Dienste stehenden Personen die Mitführung von Handmunition gestattet.



Auch Zündhütchen, Reib- und Zündhölzchen und andere durch Reibung leicht entzündliche Stoffe, dann Flüssigkeiten, die durch Ausrinnen, oder überhaupt Sachen, die durch ihre Beschaffenheit anderen Gegenständen verderblich werden könnten, dürfen blos mit Beobachtung der diesfalls vorgezeichneten besonderen Vorsichten und blos ausnahmsweise mit Personenzügen befördert werden. Ausserdem ist die Beförderung solcher Gegenstände nur blos mit den Lastzügen gestattet; sie sind unter einer genauen Erklärung abgesondert von anderen Sachen und mit eigenen Frachtbriefen aufzugeben; es müssen bei deren Versendung überhaupt alle nöthigen Vorsichten angewendet werden.

§ 13.

Geladene Gewehre dürfen in der Regel unter keinerlei Vorwand mitgenommen oder sonst auf der Bahn befördert werden. Die Conducteure sind befugt, die aufgegebenen oder mitgenommenen Gewehre zu untersuchen.

Bei Beförderung von Militärpersonen, Gensdarmen oder sonstigen Sicherheitsorganen, bei welcher die Mannschaft mit anderen Reisenden einen und denselben Wagen einnehmen muss, hat der Commandant derselben unmittelbar vor dem Einsteigen in Gegenwart eines Betriebsbeamten durch Einstossen des Ladstockes in den Lauf die Ueberzeugung zu geben, das die Gewehre ungeladen sind.

Bei grösseren Militärtransporten aber, für welche eigene Trains, oder doch ganz abgesonderte Waggons bestellt werden, ist auf eine Untersuchung, ob die Gewehre sich in geladenem oder ungeladenem Zustande befinden, von Seite der Betriebsorgane nicht zu dringen, und es muss lediglich der Anordnung der betreffenden Militärbehörde anheimgestellt bleiben, in welchem Zustande sich die Gewehre solcher Transporte während der Fahrt auf der Eisenbahn befinden sollen.

§ 14.

e) Instruction der Beamten und Diener.

Diese Instructionen, mit denen die zur Besorgung des Bahnbetriebes anzustellenden Beamten und Diener (§ 3) versehen sein müssen, haben in jedem Bahnhofe und auf jeder Aufnahmsstation zu Jedermanns Einsicht bereit zu liegen.

§ 15.

Die Angestellten einer Bahnunternehmung, welche mit dem Publicum verkehren, haben demselben stets mit Anstand und Bescheidenheit zu begegnen.

Sowohl jene, welche zur Bewachung der Bahn berufen sind, als auch die zum Verkehre mit dem Publicum Bestimmten haben den Dienst

jederzeit in der Dienesteskleidung oder mit einem besonderen Abzeichen versehen zu verrichten.

§ 16.

f) Betriebsstörungen und Unglücksfälle.

Wenn durch Elementarereignisse oder sonstige ausserordentliche Vorkommnisse die Regelmässigkeit des Verkehres gestört oder der Verkehr gänzlich unterbrochen wird, haben die Betriebsdirectionen dafür zu sorgen, dass mit der zulässigsten Beschleunigung die gehörigen Mittel ergriffen und die entsprechenden Anstalten getroffen werden, welche geeignet sind, die Ursache der Störung oder Unterbrechung zu beseitigen, und die möglichste Abkürzung der Störung oder Unterbrechung zu erzielen.

Sind bei derlei Vorkommenheiten die Umstände von der Art, dass die Beförderung der Post und der Reisenden streckenweise auf der Bahn nicht ausführbahr ist, so haben die Betriebsdirectionen nach Thunlichkeit für die anderwärtige Beförderung der Post und der Reisenden Sorge zu tragen.

Inwiefern in einem solchen Falle eine Zurückzahlung des erlegten Fahrpreises stattzufinden und wer die Kosten der Weiterbeförderung zu tragen habe, ist nach den Aufnahmsbestimmungen und nach den Vorschriften dieses Gesetzes über die Haftung der Betriebsunternehmungen zu beurtheilen.

§ 17.

Die Betriebsunternehmungen und Directionen sind verpflichtet, alle Mittel, welche Erfahrung und Wissenschaft an die Hand geben, bei dem Betriebe anzuwenden, um Unglücksfälle zu verhüten und denselben vorzubeugen.

§ 18.

Sollte sich dessenungeachtet ein Unglücksfall ereignen, so sind alle Angestellten der Bahn unter strenger Verantwortung verpflichtet, den Verunglückten nach Möglichkeit die nöthige Hilfe angedeihen zu lassen und alle Mittel anzuwenden, um dem erfolgten Uebel und dessen weiterer Verbreitung möglichst Einhalt zu thun.

§ 19.

g) Haftung.

Die Betriebsunternehmungen haften für die durch eigenes oder durch Verschulden ihrer Beamten und Diener an Personen[1]) und Sachen zugefügten Beschädigungen:

---

[1]) Vergl. Beilage II.



1. im Sinne der eingegangenen Verbindlichkeit und nach den über diese Haftung bestehenden besonderen gesetzlichen Anordnungen;

2. in Ermanglung solcher nach den Bestimmungen des allgemeinen bürgerlichen Gesetzbuches über Schadenersatz.

§ 20.

Die Betriebsunternehmungen haften für die Herstellung und Erhaltung aller Anlagen, welche nach dem Erkenntnisse der competenten politischen Behörde an Wegen, Brücken, Durchlässen, Ueberfahrten, Einfriedungen u. s. w., oder sonstigen Bauten durch die Anlage und den Betrieb der Bahn nothwendig geworden sind.

§ 21.

h) Beschaffenheit der Locomotive.

Die auf Eisenbahnen zu verwendenden Locomotive dürfen erst dann in Betrieb gesetzt werden, nachdem sie der technisch-polizeilichen Prüfung von einer aus Beamten der General-Inspection (§ 73), der Sicherheitsbehörde und eines von der letzteren beizuziehenden Technikers bestehenden Commission unterworfen, und in Folge dieser Prüfung für zulässig befunden worden sind. Ueberhaupt ist sich an die allgemeinen jeweiligen Sicherheitsbestimmungen zu halten.

§ 22.

i) Personen- und Güterwagen.

Alle Personenwagen sollen mit entsprechenden Federn und elastischen Buffern versehen sein; dieselben müssen selbst in der mindesten Classe mit Fenstern verwahrt, von innen ohne grosse Beschwerde zu eröffnen, jedoch bei Wagen mit Thüren an der Längenseite mit einem doppelten Verschlusse verwahrt sein.

Bei Nacht- oder anderen Fahrten in der Dunkelheit ist das Innere sämmtlicher Personenwaggons angemessen zu beleuchten.

§ 23.

An jedem Güterwagen ist das eigene Gewicht desselben, sowie das Gewicht, mit welchem derselbe beladen werden darf, sichtbar und dauerhaft zu bezeichnen.

§ 24.

Ausser der nach jeder Fahrt stattfindenden regelmässigen Untersuchung der Transportwagen sind die Betriebsdirectionen zur periodischen Revision der Transportwagen, wobei auch die Räder und Lager abgenommen werden müssen, verpflichtet, und gehalten, hierüber Register

zu führen, aus welchen die Zeit der stattgefundenen Revision, der jedesmalige vorgefundene Zustand und die vorgenommenen Reparaturen deutlich ersehen werden können.

Jeder Wagen muss deshalb mit einer Ordnungszahl bezeichnet sein.

§ 25.

k) Zusammenstellung der Züge.

Selbst bei günstigen Terrainverhältnissen dürfen bei Anwendung der Lastzugsgeschwindigkeit nicht mehr als 200, bei Anwendung der Personenzugsgeschwindigkeit nicht mehr als 100 Achsen in einem Zuge gehen.

§ 26.

Bei jedem Zuge muss, mit Rücksicht auf die Neigung der Bahn und die Belastung des Zuges, die instructionsmässig vorgeschriebene Anzahl kräftig wirkender Bremsenvorrichtungen vorhanden sein.

§ 27.

Bei jedem Zuge müssen die Personen- und Lastwagen mit Rücksicht auf die Sicherheit angemessen gereiht werden. Zwischen der Maschine und dem ersten Personenwagen muss wenigstens Ein Wagen ohne Personen eingeschaltet werden.

Nach der geschehenen Zusammenstellung des Zuges hat jedesmal die instructionsmässige Revision desselben stattzufinden.

Langholz darf nie mit Personen in demselben Zuge befördert werden.[1])

§ 28.

Die arbeitende Maschine muss, Nothfälle ausgenommen, sich an der Spitze des Zuges befinden. Nur im Nothfalle ist das Gegentheil gestattet, dann darf höchstens aber nur die halbe, im § 6 bezeichnete Geschwindigkeit angewendet werden.

§ 29.

Der Tender darf der Locomotive in der Regel nicht vorangehen;[2]) und blos ausnahmsweise kann dies stattfinden, wenn eine Hilfslocomotive

---

[1]) Laut Artikel 11, Punkt 71 und 72 der „Grundzüge" ist die Beförderung von Langholz mit gemischten und Güterzügen mit Personenbeförderung unter bestimmten Bedingungen gestattet.

[2]) Artikel 11, Punkt 56 der „Grundzüge" bestimmt:

Von der Anordnung, dass die Locomotive sich an der Spitze des Zuges befinde und der Tender der Maschine folge, darf nur abgewichen werden:

a) bei Verschiebungen auf den Bahnhöfen;

b) beim Nachschieben über örtliche Steigungen;



einem ankommendem Zuge entgegengesendet wird: bei Arbeitszügen, Bahnrevisionen, auf den Bahnhöfen und beim Speisen des Locomotivkessels.

§ 30.

Ohne specielle Erlaubniss darf ausser dem hierzu dienstlich berufenen Personale Niemand auf der Locomotive mitfahren.

§ 31.

Das Vorausschieben eines Transportwagens zum Brechen des Glatteises oder eines Schneepfluges zum Fortschaffen des Schnees ist in unmittelbarer Verbindung mit Zügen, mittelst welchen Personen befördert werden, nicht gestattet.

§ 32.

l) Vorsichten bei der Fahrt.

Wenn mehrere Züge nacheinander von Einer Station nach derselben Richtung abfahren, darf ein Personenzug einem Güterzuge erst 15 Minuten, ein Personenzug einem anderen Personenzuge erst 10 Minuten, ein Güterzug einem Personenzuge erst 5 Minuten nach der Abfahrt des vorangehenden Zuges folgen.[1])

Auch dürfen sich die Züge während der Fahrt einander nicht auf geringere Entfernung als 500 Klaftern nähern.

Die Bahnwächter sind insbesondere verpflichtet, auf das richtige Zuhalten dieses Zwischenraumes einzuwirken.

---

c) bei Hilfs- und Probefahrten;

d) bei Zügen, welche von der Strecke zurückfahren müssen, ohne eine Anlage zu erreichen, welche die Umstellung der Maschine ermöglicht.

Die Beförderung von Zügen mit verkehrter Maschine darf ausserdem auch bei besonderen Localverhältnissen und bei auf kurzen Strecken verkehrenden Localzügen stattfinden, jedoch ist hierzu die Genehmigung der General-Inspection einzuholen.

Ferner verfügt Artikel 32, Punkt 166, dass Züge, denen nachgeschoben wird, während des Nachschiebens mit keiner grösseren Geschwindigkeit als 25 Kilometer per Stunde verkehren dürfen.

[1]) Rücksichtlich der Zeiträume für das Nachfolgen der Züge bestimmt Artikel 21 der „Grundzüge":

Punkt 107. Wenn mehrere Züge nacheinander von Einer Station nach derselben Richtung abfahren, darf ein Zug einem vorausgegangenen langsamer oder gleich schnell fahrenden Zuge erst 10 Minuten, einem schneller fahrenden aber schon 5 Minuten nach dessen Abfahrt folgen. Ausserdem ist beim Ablassen der Züge hintereinander noch der Bedingung

§ 33.

Die Fälle, in welchen die im Allgemeinen erlaubte Fahrgeschwindigkeit eines Zuges angemessen zu verringern, oder ein Zug gänzlich anzuhalten ist, werden in der Instruction festgesetzt.

§ 34.

Verlorene Zeit darf nicht etwa durch Vermehrung der Geschwindigkeit über das im § 6 erwähnte Mass hereingebracht werden.

§ 35.

Wenn die Bahn ein doppeltes fahrbares Geleise hat, so sollen die Züge immer das in der Richtung des Zuges *rechts* liegende Geleise befahren.[1]) Diese Ordnung muss streng aufrecht erhalten werden. Eine Ausnahme ist blos dann gestattet, wenn eine Hilfsmaschine von einem auf der Bahn befindlichen Zuge gerufen wird.

§ 36.

Wenn die Bahn blos *Ein* Geleise hat, und blos mit Doppelstrecken zum Ausweichen versehen ist, muss immer derjenige Zug, welcher das

---

zu entsprechen, dass das Eintreffen derselben in der nächsten Station in einem Intervalle von mindestens 5 Minuten stattfinde.

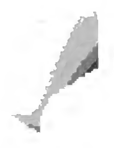
Für den vorausgehenden Zug ist stets die regelmässige Fahrzeit, für den nachfolgenden die regelmässige, in Verspätungsfällen aber die kürzeste Fahrzeit als Grundlage der Berechnung anzunehmen.

Punkt 108. Ausnahmsweise ist auch ein früheres Ablassen des folgenden Zuges, als es die vorstehenden Bestimmungen erlauben, gestattet, wenn telegraphische Nachricht eingelangt ist, dass der vorhergehende Zug bereits in der nächsten Station eingetroffen ist.

Punkt 109. Wenn ein Zug einem zum Freimachen der Bahn vorangegangenen Schneepfluge folgen soll, und zu befürchten ist, dass die freigemachte Strecke vor Passirung des Zuges wieder unfahrbar werde, so sind die angegebenen Intervalle nicht geltend, sondern kann ein früheres Nachfahren des Zuges hinter dem Schneepfluge eintreten, wobei jedoch die Sicherheitsvorschriften in erhöhtem Masse zu beachten sind.

(Die Bestimmungen des § 32, Alinea 2 und 3, haben mit Rücksicht auf obige Vorschriften des Punktes 107 der „Grundzüge" ihre praktische Bedeutung verloren.)

[1]) Hierüber bestimmt Artikel 30, Punkt 163 der „Grundzüge": Auf doppelgeleisigen Bahnen haben die in einer und derselben Richtung verkehrenden Züge stets dasselbe Geleise zu befahren, welches das *richtige* genannt wird.



Nebengeleise zur rechten Hand hat, letzteres Geleise befahren, während der andere Zug auf dem Hauptgeleise bleibt.[1])

Ausnahmen hiervon sind blos auf den Ausweichen der Stationen nach Massgabe der den Bahnwächtern zu ertheilenden besonderen Vorschrift zulässig.

---

[1]) Mit dem Handelsministerial-Erlasse vom 13. Mai 1876, Z. 1557 (E. G. S. V. Bd., S. 220), wurde in Abänderung der §§ 35 und 36 der E. B. O. nachfolgende Verfügung, betreffend die Fahrtrichtung, getroffen:

A. Doppelgeleisige Bahnen.

1. Auf doppelgeleisigen Eisenbahnen ist stets das in der Richtung der Fahrt links liegende Geleise zu befahren.

Eine Ausnahme von dieser allgemein giltigen Norm wird in Ansehung der thatsächlichen Verhältnisse

a) der k. k. priv. österr. Staatseisenbahngesellschaft rücksichtlich der doppelgeleisigen Strecken zwischen Strelitz und Bodenbach,

b) der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Bahn rücksichtlich der doppelgeleisigen Strecke Aussig-Ullersdorf

bis auf Weiteres dahin gestattet, dass in den genannten doppelgeleisigen Strecken das in der Richtung der Fahrt rechts liegende Geleise wie bisher befahren werden darf.

2. Auf doppelgeleisigen Eisenbahnen dürfen in den Hauptgeleisen in der Regel keine Weichen vorkommen, welche mit der Spitze gegen die Fahrtrichtung gelegen sind.

3. In solchen Stationen, welche von Zügen ohne Aufenthalt durchfahren werden, muss jede Ausnahme hiervon durch die k. k. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen ausdrücklich genehmigt sein.

B. Eingeleisige Bahnen.

4. Auf eingeleisigen Bahnen ist die Neuanlage der Stationen derart anzuordnen, dass die Einfahrt in beiden Fahrtrichtungen links und in der Geraden hergestellt werde und dass hierbei in jeder Fahrtrichtung in der Regel nicht mehr als zwei Weichen gegen die Spitze zu befahren seien.

5. Bei Veränderungen der Geleiseanlage und bei Reconstructionen der Stationen bestehender eingeleisiger Eisenbahnen ist nach Möglichkeit in diesem Sinne vorzugehen, um dadurch nach und nach die volle Einheitlichkeit zu erzielen.

6. Bezüglich jener Stationen der bestehenden eingeleisigen Eisenbahnen, wo die vorstehende Norm der Geleiseanlage noch nicht durchgeführt ist, wo das Hauptgeleise in der Bahnaxe liegt, oder auch anderweitige zwingende Umstände localer Natur obwalten, wird es dem Ermessen der Eisenbahnverwaltung anheimgegeben, unter ihrer Verant-

§ 37.

Extrazüge sind so einzurichten, dass durch dieselben der Gang der regelmässigen Personenzüge nicht gestört wird. Vom Stattfinden solcher müssen vor deren Abgange alle Wächter der Bahn verständigt werden.

§ 38.

Einzelne auf der Bahn verkehrende Maschinen sind der Regel nach als Extrazüge auch in Bezug auf die festgesetzte Fahrgeschwindigkeit (§ 6) zu behandeln.

Ausnahmen in letzterer Beziehung sind blos bei commissionellen Proben der Maschinen gestattet.

---

wortung nach Erwägung aller die Verkehrssicherheit berührenden Umstände, für jede einzelne Station und für alle dort vorkommenden Fälle die Einfahrt, Durchfahrt und Kreuzung der Züge zu regeln.

Abweichungen von der im Allgemeinen anzustrebenden linksseitigen Fahrtrichtung, welche unter Anderem auf der Südbahn schon seit Jahren consequent und anstandslos eingehalten wird, können in den nachfolgenden von einigen Bahnverwaltungen als zwingend dargestellten Fällen stattfinden:

a) bei Zügen, welche die Station ohne Aufenthalt durchfahren;

b) bei Kreuzung eines Personenzuges mit einem Lastzuge, wobei der letztere zwischen den Personenzug und das Aufnahmsgebäude zu stehen käme;

c) bei Kreuzung zweier Personenzüge, wobei der später ankommende zwischen den früher angekommenen und das Aufnahmsgebäude zu stehen käme;

d) bei Kreuzung eines Personenzuges mit einem ohne Aufenthalt durchfahrenden Zuge, wobei dieser das zwischen dem Personenzuge und dem Aufnahmsgebäude gelegene Geleise zu befahren hätte;

e) bei Ueberholung eines Zuges durch einen nachfolgenden.

Die diesfalls nach Massgabe der obwaltenden Verhältnisse für jede Station festzusetzenden Bestimmungen sind sowohl dermalen, als bei jeder späteren Aenderung, begründet und mit den Stationsplänen belegt, der k. k. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen unverweilt zur Kenntniss zu bringen.

7. Der k. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn mit rechtsseitig geraden Stationseinfahrten wird ausnahmsweise bis auf Weiteres die Beibehaltung des jetzigen Bestandes der Geleiseanlage und das hierdurch bedingte rechtsseitige gerade Einfahren in die Stationen gestattet.



§ 39.

Das zur Beaufsichtigung des Zuges bestimmte Begleitungspersonale muss während der Fahrt einen zur wirksamen Beaufsichtigung des Zuges und zum Behufe der Erkennung der Signale angemessenen Platz erhalten.

§ 40.

Auf jeder grösseren Station soll eine leicht sichtliche, in der Dunkelheit zu beleuchtende Uhr vorhanden sein. Jedes Bahnwächterhaus ist mit einer Uhr zu versehen, welche nach einer Normaluhr zu reguliren ist.

Jeder Locomotivführer muss im Dienste fortwährend eine auf solche Weise regulirte Taschenuhr bei sich tragen.

§ 41.

m) Bewachung der Bahn und Signale.

Die Bahn muss dort, wo es zur Verhütung von Unglücksfällen von der Behörde insbesondere vorgeschrieben wird, gehörig eingefriedet werden.

Die Uebergänge sind mit starken Barrièren in einer Entfernung von mindestens 12 Fuss von der Mitte des nächstliegenden Bahngeleises zu versehen.

Mindestens 5 Minuten vor dem Eintreffen des Zuges werden die Barrièren der Wegübergänge geschlossen.

10 Minuten vor dem erwarteteten Eintreffen des Zuges dürfen Heerden nicht mehr über die Bahn getrieben werden.

Inwiefern die Uebergänge über die Bahn auch erleuchtet werden müssen, wird nach den Ortsverhältnissen besonders festgesetzt.

§ 42.

Die Untersuchung der Bahn durch die Bahnwächter und die Ueberwachung der Wechsel durch dieselben hat im Sinne einer Instruction zu geschehen.

§ 43.

Jeder Zug, welchem ein anderer in kurzer Zeit folgen soll, muss mit einem diesen Umstand anzeigenden Signale versehen sein.

§ 44.

Die Bahn ist mit Abtheilungszeichen zu versehen, welche vom Zuge aus deutlich zu erkennen sind. Ebenso sind an den Wechselpunkten der Gefälle Zeichen aufzustellen, an denen die Verhältnisse der Höhen zu den Längen deutlich zu ersehen sind.

§ 45.

Diejenigen Streken, welche gar nie oder blos zeitweise mit der im § 6 festgesetzten grössten Geschwindigkeit befahren werden dürfen, sind

als solche durch unzweifelhafte, vom Zuge aus leicht sichtbare Signale zu bezeichnen.

§ 46.

An jedem sich im Dunkeln bewegenden Zuge müssen von aussen Laternen angebracht sein, die es möglich machen, damit sowohl die Richtung des Zuges zu erkennen, als auch eine allfällige Abtrennung eines Theiles des Zuges von dem Zugspersonale leicht zu bemerken ist.

§ 47.

Alle Bewegungen der Locomotive auf der Bahn müssen gehörig signalisirt werden.

Arbeitszüge müssen wenigstens $^1/_4$ Stunde vor der erwarteten frühesten Ankunft eines anderen Zuges das von diesem befahrene Geleise verlassen.[1])

§ 48.

Wechsel für durchgehende Züge, bei welchen, wenn sie nicht richtig gestellt sind, die Züge aus dem Geleise kommen können, sind nicht zulässig.

An den Wechseln der durchgehenden Züge müssen solche Zeichen angebracht werden, dass sowohl beim Tage als im Dunkeln zu erkennen ist, welches Geleise dem kommenden Zuge geöffnet ist.[2])

---

[1]) Artikel 34, Punkt 181 der „Grundzüge" verfügt:

Ein Arbeitszug muss in derjenigen Strecke, in welcher er auf der currenten Bahn manipulirt, das Geleise derart rechtzeitig räumen, dass er wenigstens 5 Minuten vor dem Abgange eines Gegenzuges, respective 15 Minuten vor dem frühesten Eintreffen eines Folgezuges in der Kreuzungs-, beziehungsweise Vorfahrstation einlangt. Hat der Arbeitszug in einer Schottergrube oder auf einem sonstigen Nebengeleise eine Kreuzung abzuwarten, so ist dies in der betreffenden Fahrordnung ausdrücklich vorzusehen.

[2]) Hierüber verfügt Artikel 22, Punkt 110 der „Grundzüge":

Für die Beleuchtung der Wechsel gilt im Allgemeinen der Grundsatz, dass beim Verkehre der Züge nur jene Wechsel beleuchtet werden müssen, deren Passirung gegen die Spitze erfolgt, dagegen die Beleuchtung aller Wechsel entfallen kann, welche von den Zügen nach der Spitze befahren werden.

Wechsel in der currenten Bahn sind auch dann, wenn sie nach der Spitze befahren werden, zu beleuchten, wenn bei denselben nicht ein Wächter steht, oder wenn sie nicht durch Sperrvorrichtungen gesichert sind.

§ 49.

Es müssen solche Einrichtungen getroffen werden, dass eine allezeit sichere Communication zwischen dem Zugbegleitungspersonale mit dem Maschinisten und die in den §§ 50 bis inclusive 54 angegebene Signalisirung stattfinden kann.

§ 50.

Die Bahnwächter müssen dem herannahenden Zuge auf unzweideutige Art signalisiren können:

a) dass der sicheren Befahrung der Bahn kein Hinderniss entgegenstehe;
b) dass langsam gefahren, oder
c) dass ganz still gehalten werden solle.

§ 51.

Das Zugbegleitungspersonale muss das Signal zum Halten oder Langsamfahren geben können.

§ 52.

Die Locomotivführer müssen das Zeichen zum Achtgeben, Bremsenanziehen und Bremsenloslassen geben können.

§ 53.

Der Bahn entlang müssen nach beiden Richtungen wenigstens die Signale gegeben werden können, dass der Zug nicht abgehe, dass der Zug von der nächsten Station abgegangen sei, und dass eine Hilfsmaschine kommen solle.

§ 54.

Alle in den vorstehenden Paragraphen bezeichneten Signale müssen selbst dann, wenn kein Telegraph vorhanden oder derselbe gestört ist, gegeben werden können.

B. Verpflichtungen der bei Staatsbahnen angestellten Beamten und Diener.

§ 55.

a) Bei dem unmittelbaren Betriebe der Bahn durch die Staatsverwaltung.

Die Beamten und Diener der Staatsbahnen, deren Betrieb unmittelbar von der Staatsverwaltung geleitet wird, erhalten von derselben genaue Dienstesvorschriften. Sie sind für die genaue Befolgung dieses Gesetzes überhaupt und ihrer Dienstes-Instructionen insbesondere verantwortlich.

Jede Vernachlässigung oder Uebertretung dieser Instruction zieht eine Ahndung im Disciplinarwege (Abtheilung *D*), oder im strafgericht-

lichen Wege oder in beiden Wegen zugleich nach sich. Nebstbei bleibt der Uebertreter der Instruction auch noch für allen hierdurch verursachten Schaden verantwortlich.

Die angestellten Beamten und Diener sind verpflichtet, alle Vorsicht und Aufmerksamkeit anzuwenden, um die vollkommene Ordnung, Regelmässigkeit und Sicherheit des Betriebes zu erhalten, und Unglücksfällen vorzubeugen, wenn auch die Fälle, um die es sich handelt, nicht einzeln in der Dienstesvorschrift vorgesehen sein sollten.

§ 56.

Das übrige Verhältniss der an den Staatsbahnen, welche unmittelbar von der Staatsverwaltung betrieben werden, Angestellten zur Staatsverwaltung wird durch eine Dienstesordnung geregelt werden.

§ 57.

b) Bei Verpachtung des Betriebes.

Wird an den Staatsbahnen der Betrieb nicht unmittelbar von der Staatsverwaltung geleitet, sondern ist dieser Betrieb einer Privatperson oder einem Privatvereine zur Besorgung überlassen, so haben diese Privatperson oder dieser Privatverein (unbeschadet des allfälligen Vertragsverhältnisses zur Staatsverwaltung), sowie die von diesen Privatpersonen oder Vereinen angestellten Beamten und Diener rücksichtlich des Bahnbetriebes alle Verpflichtungen und Verbindlichkeiten, welche in diesem Gesetze überhaupt, und in der folgenden Abtheilung *(C)* insbesondere den Privat-Eisenbahnunternehmungen und den von ihnen aufgestellten Beamten und Dienern auferlegt sind, zu erfüllen.

C. Verpflichtungen der Privat-Eisenbahnunternehmungen, sowie ihrer Beamten und Diener.

§ 58.

a) Erwirkung der Concession.

Auf welche Weise die Concession zu einer Privateisenbahn erwirkt werde, was in dieser Beziehung zu erfüllen und auszuweisen sei, unter welchen Umständen zu diesem Behufe ein Verein überhaupt und ein Actienverein insbesondere gebildet werden dürfe, ist in dem Eisenbahn-Concessionsgesetze, ferner in den Gesetzen über Vereine überhaupt und über Actienvereine insbesondere näher auseinandergesetzt.[1])

[1]) Vergl. Beilage III



§ 59.

b) Aufstellung einer Direction.

Jeder zum Betriebe einer Eisenbahn gehörig autorisirte Privatverein ist verpflichtet, zur Leitung dieses Betriebes eine eigene Direction aufzustellen, und die Personen, welche diese Direction bilden, sowie jene, welche im Namen des Vereines zu firmiren ermächtigt sind, dem Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Bauten, sowie dem Statthalter, in dessen Bereich sich die Eisenbahn oder Eisenbahnstrecke befindet, bekanntzugeben. Dieselbe Verpflichtung hat er rücksichtlich jeder diesfalls eintretenden Veränderung.

§ 60.

Die Direction erscheint der Staatsverwaltung und dem Publicum gegenüber als Bevollmächtigter des Vereines, welcher für alle Handlungen und Unterlassungen dieser Direction civilrechtlich verantwortlich ist.

Nebstbei sind aber die Mitglieder dieser Direction auch noch persönlich für alle auf den Eisenbahnbetrieb bezughabenden Handlungen und Unterlassungen verantwortlich.

§ 61.

c) Evidenzhaltung der Beamten und Diener.

Jede Privat-Eisenbahnunternehmung und respective die Direction derselben ist verpflichtet, ein genaues Verzeichniss aller angestellten Beamten und Diener der Bahn, zu welchem das Formulare von der Staatsverwaltung hinausgegeben werden wird, unter genauer und verlässlicher Ausfüllung aller Rubriken desselben, dem Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Bauten und dem Statthalter des Kronlandes, in welchem sich die Eisenbahn oder Eisenbahnstrecke befindet, vorzulegen, und auf gleiche Weise jede in dem Stande dieser Beamten und Diener sich ergebende Veränderung in periodischen, von dem Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Bauten festzusetzenden Fristen zur Kenntniss dieses Ministeriums und des Statthalters zu bringen.[1])

---

[1]) In Folge Handelsministerial-Erlasses vom 23. Mai 1875, Z. 12146 (E. G. S., Pollanetz und Wittek, V. Bd., S. 6), hat die Vorlage der jährlichen Ausweise über den Personalstatus und der vierteljährigen Personalveränderungs-Ausweise an die General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen zu erfolgen.

Ferner sind die Bahnverwaltungen laut des Handelsministerial-Erlasses [illegible] Juni 1876, Z. 39 (E. G. S., V. Bd., S. 184), bis auf Weiteres, [illegible]et der etwa späterhin für erforderlich erachteten Zurücknahme

§ 62.

d) Instructionen und Verpflichtungen dieser Beamten und Diener.

Die verschiedenen Classen des Betriebspersonales müssen mit Dienstesvorschriften und Instructionen betheilt werden, in welchen die ihnen obliegenden Pflichten, und die zur Erhaltung der Ordnung, Regelmässigkeit und Sicherheit des Betriebes geeigneten, zur Richtschnur ertheilten Vorschriften genau und umständlich zu bezeichnen sind.

Auch ist ein eigenes Normale über die Eigenschaften zu erlassen, welche für den einen oder den anderen Dienstesposten erforderlich sind.

Diese Dienstesvorschriften und das eben erwähnte Normale sind von der Betriebsunternehmung noch vor ihrer Einführung (die bei Erlassung dieses Gesetzes aber bereits eingeführten Dienstesvorschriften und Instructionen binnen einem Monate nach Kundmachung desselben) der Staatsverwaltung vorzulegen, und die von derselben aus öffentlichen Rücksichten hierüber etwa gemachten Erinnerungen zu beachten und zu befolgen.

§ 63.

Die im § 55 für die Betriebsorgane an den von der Staatsverwaltung selbst betriebenen Staatseisenbahnen gegebenen Vorschriften zur Herstellung und Erhaltung der Ordnung und Sicherheit des Betriebes, sowie zur Abwendung von Unglücksfällen, gelten auch für die an Privateisenbahnen (und an den von Privatpersonen betriebenen Staatsbahnen) angestellten Beamten und Diener.

Im Sinne des § 55 ist auch jede Dienstesvernachlässigung oder Uebertretung der Instruction und dieses Gesetzes an diesen Beamten und Dienern streng zu ahnden und es bleiben dieselben nebstbei für allen hierdurch verursachten Schaden verantwortlich.

---

dieser Erleichterung, im Sinne des § 59 der Eisenbahnbetriebsordnung verpflichtet, den betreffenden Länderchefs lediglich die zur obersten Leitung der Verwaltung und des Betriebes, sowie zur Vertretung in diesen Richtungen nach aussenhin bestellten Organe, ferner dort, wo die Centralleitung ausser Landes ihren Sitz hat, die mit der Verkehrsoberleitung im Lande betrauten Oberbeamten, sowie die diesfalls eintretenden Aenderungen bekannt zu geben, den Bezirkshauptmannschaften aber die Chefs der in ihrem Bezirke bestehenden Eisenbahnstationen von Fall zu Fall namhaft zu machen.



§ 64.

e) Rechnungsführung.

Die Privat-Eisenbahnunternehmungen sind verpflichtet, über alle Theile ihrer Administration genaue und deutliche Rechnung zu führen, hierin die ihnen aus öffentlichen Rücksichten von dem Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Bauten zukommenden Weisungen zu befolgen, sowie jederzeit den hierzu speciell beauftragten Abgeordneten dieses Ministeriums die Einsicht in diese Rechnungen, sowie in alle wie immer Namen habende Betriebsacten und Bücher zu gestatten, und alle von denselben etwa angesprochenen Ausweise zu liefern und Auskünfte zu erstatten.

§ 65.

f) Steuerentrichtung.

Inwiefern von den Privat-Eisenbahnunternehmungen oder von den zu diesem Zwecke verwendeten Capitalien, Grundstücken und Gebäuden eine Steuer, eine Stempel- oder sonstige Abgabe zu entrichten ist, wird in den diesfälligen Steuervorschriften festgesetzt.

§ 66.

g) Fahrordnung, Tarife und Aufnahmsbedingungen.

Die Privat-Eisenbahnunternehmungen sind verpflichtet, die von ihnen festgesetzte Fahrordnung, die Tarife und Bestimmungen über den Personen- und Sachenverkehr (§ 4) vor ihrer Kundmachung, sowie jedesmal vor ihrer Abänderung der Staatsverwaltung vorzulegen.

Insbesondere bleibt der Staatsverwaltung mit Rücksicht auf die bestehenden Rechte die Befugniss, aus öffentlichen Rücksichten übertriebene Anforderungen in den Tarifsätzen zu mässigen, mit Beachtung des Anschlusses an andere Eisenbahnen die Fahrordnung zu reguliren und die Beschaffenheit der Betriebsmittel festzusetzen.

§ 67.

Was in dem § 66 von dem Tarife im Allgemeinen angeordnet worden ist, gilt auch für die von den Privat-Eisenbahnunternehmungen festzusetzenden Assecuranz- und sonstigen Nebengebühren.

§ 68.

h) Beförderung der Post.

Die Eisenbahnunternehmungen sind zur unentgeltlichen Beförderung der Post verpflichtet.

Die Modalitäten dieser Beförderungen werden mit Rücksicht auf die obwaltenden Umstände und Zeitverhältnisse von dem Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Bauten festgesetzt.

Die Postanstalt ist berechtigt, sich eigener Postwaggons zu bedienen, und die unentgeltliche Beförderung derselben, sowie der die Postsendungen begleitenden Diener und Beamten, und die gehörige Verwahrung und Beaufsichtigung dieser Waggons in den Räumen der Eisenbahnunternehmung von der letzteren zu fordern.

§ 69.

i) Militärtransporte.

Wenn zur Beförderung von Truppen oder Militäreffecten von der Eisenbahn Gebrauch gemacht werden will, so ist auf Anordnung eines Militärlandes-, eines Armeecorps- oder noch höheren Militärcommando, oder des k. k. Kriegsministeriums die Unternehmung verpflichtet, der Militärverwaltung hierzu alle dienlichen Betriebsmittel gegen eine angemessene, im wechselseitigen Einverständnisse festzusetzende Vergütung (welche jedoch die gewöhnlichen Tarifpreise niemals übersteigen darf) sogleich und mit Bevorzugung vor jedem anderweitigen Transporte zur Verfügung zu stellen.

Sollten dadurch die regelmässigen Züge unterbrochen werden, so ist die Post mit dem Militärtransportzuge zu befördern.

§ 70.

k) Im Belagerungszustande und in Kriegszeiten.

Im Belagerungszustande, sowie in Kriegszeiten steht der hierzu berufenen Militärbehörde das Recht zu, soweit es strategische oder sonst militärische Rücksichten gebieten, gegen angemessene Entschädigung den Bahnbetrieb ganz oder zum Theile zu militärischen Zwecken zu benützen oder auch einzustellen.

D. Aufsicht und Controle.

§ 71.

1. Von Seite der Bahndirection.

Die unmittelbare Aufsicht über die Bahnbeamten und Diener steht der Bahndirection selbst zu.

Dieselbe hat die Verpflichtung, darüber zu wachen, dass sämmtliche Beamte und Diener ihre Instructionen genau befolgen, ihre Pflichten treu erfüllen, dass die zur Sicherheit und Ordnung des Betriebes erlassenen gesetzlichen Vorschriften gehörig beobachtet werden.

§ 72.

Die Direction ist für die Erfüllung dieser Verbindlichkeit verantwortlich.

Derselben steht aber das Recht zu, gegen die ihre Pflicht verletzenden Beamten und Diener nach Massgabe der diesfälligen Dienstesvorschriften und Instructionen Ordnungs- und Disciplinarstrafen zu verhängen.

§ 73.

2. Von Seite der General-Inspection.

Die höhere Aufsicht und Controle zur Handhabung der Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahnen (und zwar sowohl bei Staats- als bei Privatbahnen) wird von einer zu diesem Behufe aufzustellenden General-Inspection der Eisenbahnen (einem General-Inspector und den ihm untergeordneten Commissären) ausgeübt, deren Wirkungskreis durch eine besondere Dienst-Instruction bestimmt ist. Diese General-Inspection untersteht unmittelbar dem k. k. Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Bauten.

§ 74.

a) Im Allgemeinen.

Die General-Inspection ist im Allgemeinen verpflichtet, die genaue Befolgung aller sich auf den Eisenbahnbetrieb beziehenden gesetzlichen Anordnungen, und insbesondere des gegenwärtigen Gesetzes, sorgfältig zu überwachen, die entdeckten Gebrechen so schnell als möglich zu beseitigen und die Veranlassung zu treffen, dass die Schuldtragenden der gesetzlichen Ahndung unterzogen werden.

§ 75.

b) In Betreff des Bauzustandes der Bahn.

Insbesondere hat die General-Inspection ihr Augenmerk auf den Bauzustand der Bahn, der Bahngebäude und des anderen Bahnzugehöres zu richten, und die Betriebsdirection oder nach Umständen die Betriebsunternehmungen zu verhalten, alle, aus was immer für Ursachen entstehenden, die Sicherheit und Regelmässigkeit des Betriebes gefährdenden Mängel, Unvollkommenheiten und Schadhaftigkeiten auf das schleunigste zu verbessern und ordnungsmässig herzustellen.

§ 76.

c) In Betreff der Betriebsmittel.

Auf gleiche Weise liegt der General-Inspection die Verpflichtung ob, den Zustand der Betriebsmittel (des ganzen Betriebs-Fundus

instructus), sowie der zur Verhütung von Unglücksfällen und zur Rettung beim Eintritte derselben erforderlichen Mittel, überhaupt aller in § 2 gedachten Gegenstände zu überwachen, und die Betriebsunternehmungen anzuhalten, dafür zu sorgen, dass diese Gegenstände stets in der gehörigen Menge und Qualität vorhanden seien.

§ 77.

d) In Betreff der Fahrordnung, der Tarife und Bestimmungen über den Personen- und Sachenverkehr.

Die General-Inspection ist verpflichtet, dafür zu sorgen, dass die kundgemachte Fahrordnung, die Tarife und die Bestimmungen über den Personen- und Sachenverkehr genau beobachtet, und alle gegründeten Beschwerden in dieser Beziehung mit thunlichster Beschleunigung behoben werden.

In Fällen von Störungen im Bahnbetriebe oder eingetretenen Unglücksfällen ist die General-Inspection berechtigt und verpflichtet, von der Betriebsunternehmung (sowie von sämmtlichen Bahnbeamten und Dienern) die schleunigste und wirksamste Abhilfe anzusprechen.

§ 78.

e) In Betreff der Beamten und Diener.

Die General-Inspection hat ferner das Recht und die Verbindlichkeit, sämmtliche Beamte und Diener (sowohl der Staats-, als Privateisenbahnen) in ihren Dienstesverrichtungen zu überwachen, und alle Diejenigen, welche sich eine Ausserachtlassung ihrer Instruction oder dieses Gesetzes, oder was immer für eine Dienstesvernachlässigung zu Schulden kommen lassen, nach Massgabe des Gesetzes oder der sonstigen in dieser Beziehung erlassenen Verordnungen zur strengen Verantwortung zu ziehen, oder nach Beschaffenheit des Falles dem competenten Strafgerichte zur Bestrafung anzuzeigen.*)

§ 79.

aa) Disciplinargewalt der General-Inspection im Allgemeinen.

Die Wichtigkeit des Eisenbahnbetriebes für das öffentliche Wohl macht es nothwendig, der General-Inspection in Betreff sämmtlicher an

---

[1]) In den Vorschriften für die dermalen von der Staatsverwaltung selbst betriebenen Staatsbahnen ist der General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen in Betreff der Beamten und Diener keine Disciplinargewalt, sondern blos die Ueberwachung eingeräumt, daher die in dieser Beziehung in den §§ 79 bis 84 der Eisenbahnbetriebsordnung enthaltenen besonderen Bestimmungen auf die Staatsbahnen keine Anwendung finden.

Staats- und Privatbahnen angestellten Beamten und Diener eine Disciplinargewalt einzuräumen, und dieselbe zu ermächtigen, gegen diese Beamten und Diener (mit Ausnahme der im §. 85 erwähnten Directoren und Directionsmitglieder) nach Massgabe des ihnen zu Schulden kommenden Dienstvergehens, und zwar gegen die Beamten und Diener der Privatbahnen die ihm § 80 erwähnten Ordnungs-, und gegen die Beamten und Diener der Staatsbahnen die in den §§ 80 und 81 angeführten Ordnungs- und Disciplinarstrafen (§ 82) zu verhängen und bei den Staatseisenbahnbeamten und Dienern auch zu vollziehen, bei den Privateisenbahnbeamten und Dienern aber der Direction anzuzeigen und darauf zu dringen, dass durch dieselbe deren Vollzug bewerkstelligt werde.

§ 80.

bb) Verfügungen zur Erhaltung der Ordnung.

Als Verfügungen zur Erhaltung der Ordnung werden erklärt:

1. Die Mahnung, d. i. die einfache Errinnerung an die dem Beamten oder Diener obliegenden Dienstpflichten.

2. Die Rüge, d. i. der eindringliche Tadel wegen eines vorgekommenen Dienstvergehens, mit Hinweisung auf die gesetzlichen Folgen wiederholter Pflichtverletzung.

§ 81.

cc) Disciplinarstrafen.

Die nach diesem Gesetze zu verhängenden Disciplinarstrafen sind:

1. Verweise, welche stets mit Androhung strengerer Disciplinarstrafen für den Fall der Wiederholung zu verbinden sind.

2. Geldstrafen bis zu dem Betrage eines Monatsgehaltes oder Lohnes.

3. Die Dienstessuspension für die Dauer einer anhängigen Disciplinar- oder strafgerichtlichen Untersuchung.

4. Die Entfernung vom Dienste.

Auf diese Entfernung vom Dienste kann (wenn sich aus der Untersuchnng zeigen sollte, dass der Schuldtragende nach seinen Kenntnissen oder seiner Gemüthsbeschaffenheit, oder dem wiederholt bewiesenen Mangel an dem nöthigen Fleisse oder der erforderlichen Aufmerksamkeit für den Betriebsdienst entweder überhaupt, oder für einen gewissen Zweig desselben nicht geeignet ist) entweder auf einen gewissen Zeitraum oder für immer, und zwar entweder allgemein oder für eine specielle Geschäftsführung erkannt werden.

Bei einer zeitlichen Ausschliessung sind auch die Bedingungen vorzuzeichnen, welche für den Fall der Wiederanstellung von den Betreffenden zu erfüllen sein werden.

§ 82.

dd) Erkenntnisse und Rechtsmittel dagegen.

Diese Strafen sind nach Massgabe der eintretenden Erschwerungs- oder Milderungsumstände mit Rücksicht auf den Grad und die Art des Dienstvergehens auf die allfällige Wiederholung desselben, auf die hierdurch herbeigeführte grössere oder geringere Gefahr oder die Grösse des verursachten wirklichen Schadens zu bemessen.

Zur Verhängung der im § 80, 1. und 2. und der im § 81, 1., 2. und 3. angeführten Strafen, sowie zur Entfernung des Wächterpersonales vom Dienste sind sowohl der General-Inspector als auch die exponirten Commissäre ermächtigt; die Entfernung vom Dienste gegen Beamte und das übrige Dienstespersonale kann blos der General-Inspector verfügen.

Jede diesfällige Strafe muss übrigens mit einem gehörig motivirten, dem Bestraften im Originale und seiner vorgesetzten Direction in amtlicher Abschrift einzuhändigenden Erkenntnisse nach vorhergegangener ordnungsmässiger Erhebung oder Untersuchung ausgesprochen werden.

Bei einer solchen Untersuchung sind die Sicherheits- und politischen Behörden verpflichtet, der General-Inspection (z. B. durch Einvernehmung von Zeugen etc.) hilfreiche Hand zu leisten.

Gegen alle vorerwähnten Erkenntnisse kann die Beschwerde an das Handelsministerium gerichtet werden.

Diese Beschwerde ist längstens 14 Tage nach zugestelltem Erkenntnisse einzubringen, und hat in den Fällen 3 und 4 des § 81 keine aufschiebende Wirkung.

§ 83.

ee) Qualifications-Tabellen.

Jede zuerkannte Strafe ist in den über die Eisenbahnbeamten und Diener zu führenden Qualifications-Tabellen (deren Formulare die Staatsverwaltung festsetzen wird) gehörig anzumerken.

§ 84.

ff) Ausführung der Erkenntnisse.

Die Betriebsdirectionen der Staatseisenbahnen, sowie die Directionen der Privateisenbahnvereine sind verpflichtet, die nach Vorschrift dieses Gesetzes gefällten Erkenntnisse in Vollzug zu setzen, sowie allen zur Handhabung der Ordnung und Sicherheit des Eisenbahnbetriebes erlassenen Vefügungen der General-Inspection willige Folge zu leisten.

Insbesondere darf ein durch rechtskräftiges Erkenntniss entlassenes Individuum bei keiner Eisenbahn in dem österreichischen Reiche zu dem Geschäfte, für welches das Urtheil lautet, ohne besondere Bewilligung

des Ministers für Handel, Gewerbe und öffentliche Bauten verwendet werden.

§ 85.

3. Strafen gegen die Direction und Mitglieder der Unternehmungen.

Sollte eine Betriebsdirection der Staatseisenbahnen, oder eine Direction eines Privateisenbahnvereines sich weigern, die Erkenntnisse oder Anordnungen der General-Inspection ungesäumt in Vollzug zu setzen, oder sollte wider Vermuthen den Directionsmitgliedern selbst irgend ein Verschulden, sei es durch eine Handlung oder Unterlassung, eine Uebertretung dieses Gesetzes oder sonstiger in Bezug auf den Eisenbahnbetrieb erlassenen Verordnungen zur Last fallen, so ist die General-Inspection verpflichtet, hiervon ohne Verzug dem Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Bauten die Anzeige zu machen.

Das Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Bauten ist in solchen Fällen berechtigt, gegen die Betriebsdirectoren der Staats- und Privateisenbahnen die im § 81 erwähnten Disciplinarstrafen in Anwendung zu bringen, und bei Privateisenbahnen überdies die etwa schuldtragenden Mitglieder des Privateisenbahnvereines selbst durch die competente Behörde zur gesetzlichen Strafe zu ziehen.

Auch haben die betreffenden Statthaltereien das Recht, über im Collegialwege gefasste Beschlüsse die Privat-Eisenbahnunternehmungen durch Geldbussen von 100 fl. bis 2000 fl. C. M. oder durch sonstige gesetzliche Mittel anzuhalten, die denselben in Betreff auf Sicherheit und Ordnung obliegenden Verbindlichkeiten innerhalb eines anzuberaumenden Termins zu erfüllen.

Die diesfälligen Geldbussen sind nach fruchtlosem Verstreichen des Termins durch die Statthaltereien einzutreiben. Wären die Bahn oder die Betriebsmittel in einen solchen Zustand gekommen, dass dadurch die Sicherheit der Benützung und des Betriebes gefährdet werden, so ist von dem Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Bauten der Betrieb auf der ganzen Bahn, oder den betreffenden einzelnen Strecken einzustellen und nöthigenfalls die Herstellung von Seite des Staates auf Kosten des Vereines zu veranlassen.

§ 86.

4. Verwendung der Disciplinar-Strafgelder.

Sämmtliche nach diesem Gesetze im Disciplinarwege verhängten Geldbussen verfallen dem Pensionsfonds der Eisenbahnunternehmung, oder falls kein solcher Pensionsfonds vorhanden ist, wenn die Privatunternehmung als solche die Strafe zahlt, dem Armenfonds des Ortes oder der Gemeinde, wo der Verurtheilte seinen Aufenthalt hat.

§ 87.

5. Strafgerichtlich verpönte Handlungen der Angestellten der Bahn.

Sollte ein Angestellter der Bahn in Bezug auf den Bahnbetrieb sich irgend einer in den allgemeinen Strafgesetzen für strafbar erklärten Handlung oder Unterlassung schuldig machen, so trifft denselben auch die in den Strafgesetzen verhängte Strafe, welche von dem competenten Strafgerichte zuzuerkennen ist.

Für einen solchen Fall ist das Disciplinarverfahren zwar unabhängig von der strafgerichtlichen Amtshandlung und selbst einem allfälligen strafgerichtlichen Freisprechungserkenntnisse durchzuführen; die zuerkannte Disciplinarstrafe aber (mit Ausnahme einer etwa noch früher erforderlichen Dienstessuspension) erst nach beendeter strafgerichtlicher Amtshandlung in Vollzug zu setzen, sowie bei Vollziehung dieser Disciplinarstrafe auf das von dem Strafgerichte gefällte Straferkenntniss gehörige Rücksicht zu nehmen.

§ 88.

6. Kosten der Aufsicht.

Die Kosten der General-Inspection werden im Allgemeinen vom Staate bestritten, dagegen sind die Eisenbahnunternehmungen verpflichtet, den Beamten der General-Inspection und den politischen und polizeilichen Beamten bei den in Angelegenheiten der Eisenbahn vorkommenden Dienstreisen Freikarten der ersten Wagenclasse zu ertheilen.

§ 89.

Die Betriebsunternehmungen der Privateisenbahnen sind ferner verpflichtet, der Staatsverwaltung mittelst einer von dem betreffenden Ministerium festzusetzenden Pauschalsumme denjenigen Mehraufwand zu ersetzen, welche dem hohen Aerar aus Anlass der bezüglichen Bahn für die eigentliche Polizeiaufsicht (insbesondere nach Abschnitt II dieses Gesetzes) und für die gefällsämtliche Ueberwachung zur Last fällt.

Auch haben die Betriebsunternehmungen zum Behufe der Vornahme der bezüglichen Amtshandlungen für die Herstellung und Erhaltung der erforderlichen Amtslocalitäten, sowie in Fällen, wo es von dem competenten Ministerium für nothwendig erkannt werden sollte, für die anständige Unterkunft der betreffenden Beamten und Diener Sorge zu tragen.

§ 90.

7. Aufsicht und Ueberwachung von Seite der Polizeiorgane.

Obgleich nach den vorstehenden Grundsätzen die unmittelbare Aufsicht und Controle des Eisenbahnbetriebes in technisch-administrativer

Beziehung der General-Inspection und in höchster Instanz dem Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Bauten zusteht, so sind doch auch sowohl die Eisenbahnunternehmungen als auch die Beamten und Diener derselben verpflichtet, die allgemeinen Polizeigesetze zu befolgen und unterstehen in dieser Beziehung der Ueberwachung der Sicherheitsorgane und politischen Behörden.

§ 91.

8. Verbindlichkeiten der Vorschriften für die privilegirten und concessionirten Eisenbahnunternehmungen.

Den in diesem Gesetze enthaltenen Vorschriften und Verpflichtungen sind auch die bereits concessionirten und privilegirten Eisenbahnunternehmungen vom Tage, an welchem dieses Gesetz in Wirksamkeit tritt, unterworfen.

Neue Anschaffungen von Betriebsmitteln können blos nach Vorschrift dieses Gesetzes stattfinden. Die bereits vorhandenen müssen längstens binnen 5 Jahren (vom Tage der Wirksamkeit dieses Gesetzes gerechnet) nach Vorschrift desselben umgeändert werden, wenn nicht über Einschreiten der Betriebsunternehmungen von Seite des Ministeriums für Handel, Gewerbe und öffentliche Bauten eine längere Frist ausnahmsweise zugestanden wird.

§ 92.

Für Eisenbahnen, welche mit anderen Kräften als Dampfmaschinen betrieben werden, wird durch eine besondere Betriebsordnung[1]) mit Benützung der auf die eigenthümlichen Verhältnisse derselben passenden Bestimmungen des vorliegenden Gesetzes das Geeignete bestimmt.

II. Verpflichtungen derjenigen Personen (des Publicums), welche die Eisenbahn benützen, oder sonst mit derselben in Beziehung kommen.

§ 93.

a) Allgemeine Verpflichtung.

Diejenigen Personen, welche die Bahn zur Reise oder zur Versendung von Sachen benützen, haben sich nach den für die Beförderung festgesetzten und veröffentlichten Bedingungen zu benehmen, die für die Aufrechthaltung der Ordnung, Regelmässigkeit und Sicherheit des Bahnbetriebes erlassenen Vorschriften genau zu beobachten, und den Weisungen,

---

[1]) Eine derartige Betriebsordnung ist bisher nicht erlassen worden.

welche etwa das Aufsichts- und Zugspersonale in dieser Beziehung zu ertheilen für nöthig findet, willige Folge zu geben.

§ 94.

b) Reise-Urkunden und gefällsämtliche Amtshandlung.

Jeder Reisende, der auf der Bahn befördert werden will, hat die rücksichtlich der Reise-Urkunde[1]) erlassenen gesetzlichen Vorschriften genau zu befolgen und die einer gefällsämtlichen Behandlung unterliegenden Sachen derselben gehörig zu unterziehen.

Diese Vorschrift ist ausdrücklich in den öffentlich kundzumachenden Aufnahmsbedingungen zu bemerken.

§ 95.

c) Auf- und Absteigen.

Jeder Reisende hat sich des Auf- und Absteigens, während der Zug im Gange ist, des unnöthigen Oeffnens der Thüre und Betretung der Plattform zu enthalten.

§ 96.

d) Betreten der Bahn.

Personen, die nicht zum Dienst- oder Arbeitspersonale der Bahn selbst gehören oder die mit einer besonderen Erlaubniss hierzu nicht versehen sind, dürfen die Bahn, die dazu gehörigen Räume, Böschungen, Bermen, Gruben etc. nicht betreten, ausgenommen an den für die Zu- und Abgänge und für das Auf- und Absteigen festgesetzten Plätzen der Bahnhöfe, an den zum Uebergange über die Bahn festgesetzten Punkten, endlich in den zur Versendung gewidmeten Localitäten.

Das eigenmächtige Eröffnen der Bahnschranken, sowie das Durchschlüpfen oder Uebersteigen derselben ist untersagt; der Uebergang über die Bahn ist blos gestattet, jedoch ohne auf derselben zu verweilen, wenn die Absperrschranken offen angetroffen werden, oder nachdem deren Eröffnung durch das Bahnaufsichtspersonale stattgefunden hat.

Die mit Thieren bespannten Fuhrwerke, dann Reitpferde und Treibvieh dürfen beim Zuwarten auf die Eröffnung der Schranken der Bahn nicht zu nahe kommen; den diesfälligen Warnungen des Aufsichtspersonales ist genau Folge zu leisten.

---

[1]) Die Verpflichtung der Bahnverwaltungen, die Vorschriften über die Reiseurkunden bekannt zu machen, ist in Folge der geänderten Passvorschriften entfallen.

§ 97.

In der unmittelbaren Nähe der Bahn dürfen Thiere blos unter sorgfältiger Aufsicht weiden, und es ist dafür Sorge zu tragen, dass sie die Bahn und das Zugehör nicht betreten, oder die Einfriedungen überschreiten und nicht bei der Vorüberfahrt der Züge scheu werden.

§ 98.

e) Beschädigung und Veränderung an der Bahn.

Jede Beschädigung, jede Verrückung oder Veränderung an der Bahn und ihrem Zugehöre, folglich nicht blos an dem Geleise, sondern auch an den Dämmen, Bermen, Gräben und an den Bauobjecten, Einfriedungen, Verschliessschranken, Warnungstafeln, Gefällssäulen, Meilenzeigern, Signalvorrichtungen etc. ist verboten, ebenso ist es strengstens verboten, Gegenstände was immer für einer Art auf die Bahnschienen oder neben dieselben im Bereiche der Bahn oder des Zugehöres zu legen, oder Signale nachzuahmen.

Den Reisenden ist endlich jede Beschädigung der Fahrbetriebsmittel untersagt.

§ 99.

f) Anrainer der Bahn und Benehmen in der Nähe derselben.

In der Umgebung der Bahn dürfen von den Anrainern Anstalten nicht getroffen oder Herstellungen nicht ausgeführt werden, welche den Bestand der Bahn oder ihres Zugehöres oder die regelmässige und sichere Benützung derselben gefährden, oder welche eine Feuersgefahr herbeiführen könnten. In Terrainveränderungen, wodurch die Stelle, wo die Veränderung vorgenommen werden soll, dem Bahneigenthume nähergerückt würde, dann zu Bauführungen, welche in dem als feuergefährlich erklärten Bereiche vorgenommen werden wollen, muss immer vorläufig die Bewilligung der zur Oberaufsicht über den Betrieb berufenen, sowie von der betreffenden politischen Behörde eingeholt werden.

Die freie Lagerung von leicht feuerfangenden Stoffen im Bereiche der Feuersgefahr der Bahn ist zu vermeiden, für den gehörigen Verschluss der an und für sich zwar feuersicheren, aber zur Aufbewahrung feuergefährlicher Gegenstände gewidmeten Räume stets zu sorgen.

Die zur Einfuhr bereitliegenden Feldfrüchte sind in thunlichste Entfernung von der Bahn zu bringen, endlich ist bei Waldanlagen und überhaupt bei Baumpflanzungen auf die Beseitigung der Möglichkeit, dass durch Windbrüche die Bahn verlegt würde, Rücksicht zu nehmen.

§ 100.

Das Abtreiben der Waldungen, Gebüsche oder Sträuche, das Fällen oder Herablassen einzelner Bäume, das Austreiben des Viehes auf die

Weide, die Gewinnung von Schotter, das Graben von Lehm, und überhaupt jede Handlung, durch welche das Erdreich aufgelockert wird, Gegenstände auf die Bahn fallen, Erdrutschungen oder Steinablösungen hervorgebracht werden können, ist auf denjenigen Strecken und Punkten der Grundstücke, welche von der dazu berufenen Behörde ausdrücklich aus diesem Anlasse bezeichnet worden sind, untersagt.

§ 101.

g) Ueberwachung dieser Vorschriften.

Die Gemeindevorstände, die Sicherheitsorgane und überhaupt die politischen Behörden sind verpflichtet, über die genaue Befolgung der vorstehenden Vorschriften (des Abschnittes II dieses Gesetzes) zu wachen, dem mit der Aufsicht betrauten Bahnpersonale in dieser Beziehung die wirksamste Assistenz zu leisten, die Uebertreter nach Umständen in Gewahrsam zu nehmen und der competenten Gerichtsbehörde zur Bestrafung zu übergeben.

§ 102.

Die Angestellten der Bahn sind berechtigt, Uebertreter der bemerkten Vorschriften, welche den an sie ergangenen Ermahnungen nicht Folge leisten, oder eine die Sicherheit des Betriebes störende oder sie gefährdende Handlung bereits verübt haben, in Fällen, wo die Hilfe der Polizei (politischen) oder richterlichen Behörde nicht sogleich bei der Hand ist, anzuhalten, und der nächsten politischen, Staatsanwaltschafts- oder richterlichen Behörde zur weiteren Behandlung zu übergeben.[1])

Behufs der Ausübung dieses den Bahnbeamten und Dienern übertragenen polizeilichen Wirkungskreises, sowie zum Behufe der gewissen-

[1]) In Betreff des Verfahrens gegen renitente Militärpersonen bestimmt die Handelsministerial-Verordnung vom 5. Mai 1852, Z. 6668-E., H. M. Vdg. Bl. Nr. 39: Im Einverständnisse mit dem k. k. Kriegsministerium findet das Handelsministerium die §§ 101 und 102 der Eisenbahnbetriebsordnung vom 16. November 1851 dahin zu erläutern, dass, wenn nach den Anordnungen dieser Eisenbahnbetriebsordnung es nothwendig werden sollte, eine derselben zuwiderhandelnde Militärperson anzuhalten, oder in Gewahrsam zu bringen, Individuen vom Feldwebel oder Wachtmeister abwärts dem nächsten Militärcommando zu übergeben sind, ausser diesem Falle aber, oder wenn andere Militärpersonen einer Uebertretung dieses Gesetzes sich schuldig machen, entweder ihrer Militärbehörde oder dem Landesmilitärcommando zur weiteren gesetzlichen Verfügung die Anzeige zu machen ist. Wonach sich sämmtliche Eisenbahnbetriebsdirectionen, Beamten und Diener in vorkommenden Fällen zu benehmen haben.

hafteren Erfüllung ihrer Verbindlichkeiten überhaupt werden diejenigen Bahnbeamten und Diener, welchen nach den Localverhältnissen die Aufsicht über die Bahn, die hierzu gehörigen Anstalten und das die Bahn benützende Publicum zusteht, auch auf Privatbahnen von der Staatsverwaltung in Eid genommen werden.

Die auf solche Weise beeideten Bahnbeamten und Diener geniessen rücksichtlich ihrer Dienstesverrichtungen gegenüber dem Publicum auch auf Privatbahnen den gesetzlichen Schutz gleich anderen öffentlichen Verwaltungsbeamten.

§ 103.

Jede Handlung oder Unterlassung gegen die Vorschrift dieses Gesetzes wird nach Massgabe desselben und nach den Bestimmungen des allgemeinen Strafgesetzes geahndet.

Beilage II.

Gesetz vom 5. März 1869, R. G. Bl. Nr. 27,

betreffend die Haftung der Eisenbahnunternehmungen für die durch Ereignungen auf Eisenbahnen herbeigeführten körperlichen Verletzungen oder Tödtungen von Menschen.

Mit Zustimmung beider Häuser des Reichsrathes finde Ich anzuordnen, wie folgt:

§ 1.

Wenn durch eine Ereignung im Verkehre einer mit Anwendung von Dampfkraft betriebenen Eisenbahn die körperliche Verletzung oder die Tödtung eines Menschen herbeigeführt wird, so wird stets vermuthet, dass die Ereignung durch ein Verschulden der Unternehmung oder derjenigen Personen eingetreten sei, deren sie sich zur Ausübung des Betriebes bedient. Das Verschulden dieser Personen hat die Unternehmung ebenso, wie ihr eigenes Verschulden durch Leistung des Ersatzes nach Massgabe der §§ 1325 bis 1327 des a. b. G. B. zu vertreten.

§ 2.

Von dieser Ersatzleistung wird die Unternehmung nur dann und nur in dem Masse befreit, als sie beweist, dass die Ereignung durch einen unabwendbaren Zufall (höhere Gewalt — vis major) oder durch eine unabwendbare Handlung einer dritten Person, deren Ver-

schulden sie nicht zu vertreten hat, oder durch Verschulden des Beschädigten verursacht wurde.

Eine von der Unternehmung im Vorhinein angekündigte oder mit ihr vereinbarte Ablehnung oder Einschränkung dieser Ersatzpflicht ist ohne rechtliche Wirkung.

§ 3.

Klagen auf Ersatzleistung, welche auf Grundlage dieses Gesetzes wegen Ereignungen, die der Wirksamkeit desselben nachgefolgt sind, erhoben werden, gehören nach Wahl des Klägers vor das Handelsgericht, in dessen Sprengel die geklagte Unternehmung ihren Sitz hat oder die Ereignung eingetreten ist.

Ueber dieselben ist summarisch zu verfahren und es können mehrere Kläger Ersatzansprüche, welche in derselben Ereignung ihren Grund haben, in derselben Klageschrift geltend machen.

§ 4.

Dieses Gesetz tritt mit dem Tage seiner Kundmachung in Wirksamkeit.

Mit dem Vollzuge desselben ist der Justizminister beauftragt.

Franz Joseph m. p.

Taaffe m. p. **Herbst** m. p.

Beilage III.

Eisenbahn-Concessionsgesetz.

(Verordnung des Ministeriums für Handel, Gewerbe und öffentliche Bauten vom 14. September 1854, R. G. Bl. Nr. 238[1]), betreffend die Ertheilung von Concessionen für Privat-Eisenbahnbauten.)

§ 1.

Zur Anlage einer Eisenbahn, welche ein Unternehmer lediglich zu seinem eigenen Gebrauche auf eigenem Grund und Boden, oder unter Zustimmung des Grundeigenthümers, welche vorläufig nachzuweisen ist,

[1]) In Gemässheit der von Sr. k. k. Apostolischen Majestät mit Allerhöchster Entschliessung vom 8. September 1854 erhaltenen Ermächtigung erlassen.

auf fremdem Grunde erbauen will, ist blos der in den allgemeinen Gesetzen vorgeschriebene Bauconsens erforderlich. Derselbe kann nur ertheilt werden, nachdem Eisenbahnbau-Verständige mit ihrem Gutachten gehört wurden.

Zur Anlage einer Eisenbahn dagegen, welche bestimmt ist, als öffentliches Transportmittel für Personen und Waaren zu dienen, oder wodurch eine Landstrasse in eine Eisenbahn umgewandelt werden soll, ist die besondere Bewilligung von Seite der Staatsverwaltung erforderlich, und zwar:

a) die Bewilligung zu den Vorarbeiten;

b) die Concession zur Anlage der Bahn und der dazu gehörigen Gebäude selbst.

§ 2.

Die Bewilligung zu den Vorarbeiten steht dem Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Bauten im Einvernehmen mit dem Ministerium des Innern und dem Armee-Obercommando zu.

Die Concession der Bahnanlage wird von Sr. k. k. Apostolischen Majestät ertheilt.

§ 3.

Die Bewilligung zu den Vorarbeiten (§ 1, *a*) kann sowohl einzelnen Personen und vorschriftmässig gebildeten Vereinen, als auch solchen Personen ertheilt werden, welche sich erst zu einem Vereine verbinden wollen. Dieselbe wird aber nur dann ertheilt, wenn weder in Bezug auf die Person des Concessionswerbers, noch in Bezug auf die privatrechtlichen und öffentlichen Rücksichten dagegen ein Anstand obwaltet.

Wird diese Bewilligung von einem erst zu gründenden Vereine angesucht, so kann sie nur unter dem Vorbehalte ertheilt werden, dass die Bittsteller alle jene Bedingungen erfüllen, welche im Vereinsgesetze vom 26. November 1852[1]) zur Erlangung der vorläufigen Bewilligung zur Gründung des Vereines, §§ 7 bis 17, vorgeschrieben sind.

Personen und Vereine, welche eine solche Concession erhalten wollen, haben darum beim Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Bauten anzusuchen und dem Gesuche den Plan des Unternehmens, insbesondere die Richtung der beabsichtigten Bahn, wenigstens in allgemeinen Umrissen, darzustellen und die Zeit anzugeben, innerhalb welcher die Vorarbeiten begonnen und vollendet werden sollen.

§ 4.

Durch die Bewilligung zu den Vorarbeiten einer Eisenbahn erhält der Concessionswerber blos das Recht, auf seine Kosten die Vor-

---

[1]) Reichsgesetzblatt vom Jahre 1852, LXXIV. Stück, Nr. 253.

erhebungen für die künftige Ausführung der projectirten Eisenbahn, mit Beobachtung der bestehenden Gesetze, unter Aufsicht der Behörden zu pflegen und die nöthigen Vermessungs- und Nivellirungsarbeiten vorzunehmen.

Durch diese Bewilligung erhält der Concessionswerber dagegen weder ein Vorrecht auf die Concession der fraglichen Eisenbahn, noch ein sonstiges ausschliessliches Befugniss.

Es kann daher die Bewilligung zu den Vorarbeiten rücksichtlich einer und derselben Eisenbahnlinie mehreren verschiedenen Personen ertheilt werden. Diese Bewilligung zu den Vorarbeiten hat blos für den in derselben ausdrücklich bestimmten Zeitraum Giltigkeit; nach Beendigung dieses Zeitraumes ist diese Bewilligung als erloschen anzusehen, sie kann jedoch unter den oben angeführten Bedingungen wiederholt angesucht und ertheilt werden.

§ 5.

Behufs der Erwirkung der Concession zum Baue einer Eisenbahn ist ein diesfälliges Gesuch beim Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Bauten einzureichen, in welchem dargethan wird:

1. dass den Bittwerbern die Concession zur Vornahme der Vorarbeiten zu Theil geworden ist;

2. dass die projectirte Bahn dem öffentlichen Interesse zum Vortheile gereiche;

3. auf welche Art die zu dem Unternehmen erforderlichen Geldmittel herbeigeschafft werden sollen;

4. dem Gesuche muss ein Plan des ganzen Unternehmens, das gehörig ausgearbeitete Project und der Kostenvoranschlag beigeschlossen sein;

5. dem Handelsministerium bleibt es vorbehalten, nach Umständen von dem Concessionswerbern den Erlag einer Caution, oder bei Vereinen mindestens die Nachweisung zu fordern, dass bereits ein hinlänglicher Fonds von den Theilnehmern für das Unternehmen gesichert sei.

§ 6.

Bevor das Ansuchen um die Concession zum Baue einer Eisenbahn der Allerhöchsten Schlussfassung unterzogen werden kann, ist sorgfältig zu prüfen, ob das Bauwerk selbst und dessen Einzelheiten nichts enthalte, was mit den bestehenden Gesetzen, mit den öffentlichen Rücksichten und mit bereits früher erworbenen Privatrechten nicht im Einklange wäre. Insbesondere ist darauf zu sehen, dass die Anlage der Bahn in einer Weise geschehe, damit jede Beschädigung der angrenzenden Grundstücke, Gebäude u. s. w. vermieden werde. Zu diesem Behufe ist in jedem einzelnen Falle über Auftrag des Handelsministeriums



von der Statthalterei des Kronlandes, welches die projectirte Eisenbahn durchzieht, unter ihrer Leitung eine Commission von Sachverständigen zu berufen, welche mit Zuziehung von Abgeordneten der competenten Militär- und Civilbehörden, dann der Betheiligten, soweit es erforderlich ist, auch an Ort und Stelle, den Befund aufzunehmen und sodann über das Project ein wohlerwogenes Gutachten zu erstatten hat, worüber mit dem Ministerium des Innern und dem Armee-Obercommando das Einvernehmen zu pflegen ist.

§ 7.

Die Concession zur Anlage einer Eisenbahn zur öffentlichen Benützung wird nur auf eine bestimmte Zeit ertheilt. Diese kann die Dauer von neunzig Jahren nicht überschreiten, wohl aber nach Massgabe der obwaltenden Verhältnisse auf eine geringere Anzahl Jahre sich erstrecken.

Der Termin für die Dauer einer solchen Concession beginnt mit dem Tage, an welchem die Bahn ganz oder zum Theile der Benützung des Publicums übergeben wird.

§ 8.

Nach Ablauf der Dauer des Privilegiums geht das Eigenthum an der Eisenbahn selbst, an dem Grunde und Boden und den Bauwerken, welche dazu gehören, sogleich durch das Gesetz ohne Entgelt und unmittelbar an den Staat über. Den Unternehmern verbleibt jedoch das Eigenthum an allen ausschliesslich zu dem Transportgeschäfte bestimmten Gegenständen, Fahrnissen, Vorrichtungen und Realitäten.

Die Unternehmung hat die Bahn sammt Zugehör in brauchbarem Stande zu übergeben. Den Behörden wird es zur besonderen Pflicht gemacht, darüber zu wachen, dass in den letzten fünf Jahren vor Ablauf der Privilegiumszeit die erforderlichen Herstellungen sogleich vorgenommen werden, wozu die Unternehmung nöthigenfalls durch geeignete Zwangsmittel anzuhalten ist.

§ 9.

Mit der erhaltenen Concession zur Anlage einer Eisenbahn sind der Regel nach (wenn die Concessionsurkunde nicht besondere Beschränkungen oder Vorbehalte in sich fasst) folgende Zugeständnisse verbunden:

a) Die Eisenbahnunternehmung erlangt das Recht, eine Eisenbahn nach der in dem genehmigten Projecte vorgezeichneten Richtung zu erbauen.

Insofern behufs des Baues und bis zur Vollendung desselben beabsichtigt wird, Seitenbahnen zur Herbeischaffung der Baumaterialien zu errichten, ist hierzu der Bauconsens einzuholen, und falls die Bahn auf fremdem Grunde errichtet werden soll, die Zustimmung des Grundeigenthümers beizubringen.

b) Die Eisenbahnunternehmung erhält durch die erlangte Concession insofern ein ausschliessliches Recht zu dem bezüglichen Eisenbahnbaue, als es während der Concessionsdauer Niemandem gestattet ist, eine andere Eisenbahn für die Benützung des Publicums zu errichten, welche dieselben Endpunkte ohne Berührung neuer strategisch-politisch oder commerciell wichtiger Zwischenpunkte in Verbindung bringen würde.

Dagegen bleibt es der Staatsverwaltung vorbehalten, auch während der Concessionsdauer die Bewilligung zur Anlage von Zweigbahnen, oder zu einer Eisenbahn in fortgesetzter Richtung der concessionirten Bahn anderen Privatunternehmungen zu ertheilen, oder derlei Eisenbahnen auf Staatskosten zu erbauen.

c) Einer gemeinnützigen Eisenbahnunternehmung wird das Recht der Expropriation in Gemässheit des § 365 des allgemeinen bürgerlichen Gesetzbuches, jedoch lediglich in Ansehung jener Räume verliehen, welche zur Ausführung der Unternehmung unumgänglich nothwendig erkannt werden.

Das Erkenntniss über das Mass dieser Nothwendigkeit steht der Statthalterei des bezüglichen Kronlandes und im weiteren Instanzenzuge dem Ministerium des Innern zu. Vor der Ausübung dieses Expropriationsrechtes hat jedoch die Eisenbahnunternehmung über die Erwerbung des Grundes und die hiefür zu leistende Entschädigung ein gütliches Uebereinkommen zu versuchen und erst nach dem Misslingen eines solchen Versuches um die Fällung eines förmlichen Expropriations-Erkenntnisses bei der bezüglichen Statthalterei anzusuchen. Nachdem dieses Expropriations-Erkenntniss in Rechtskraft erwachsen ist, hat die Eisenbahnunternehmung die gerichtliche Schätzung des zu expropriirenden Grundes bei der Real-Instanz zu erwirken und den durch diese Schätzung festgesetzten Betrag an den Grundeigenthümer zu bezahlen, oder, wenn die Zahlung wegen Verweigerung der Annahme, oder aus anderen rechtlichen Gründen nicht geschehen kann, zur Real-Instanz zu erlegen, wonach die Unternehmung das Eigenthum des expropriirten Grundes erwirbt und an dem Baue in dieser Rücksicht nicht mehr gehindert werden darf. Sind jedoch bei der Schätzung nicht alle Vorschriften über den gerichtlichen Kunstbefund beobachtet worden, so bleibt dem Eigenthümer, der auf eine höhere Entschädigung Anspruch zu haben glaubt, in dieser Beziehung der Rechtsweg vorbehalten.[1])

---

[1]) Abgeändert durch das Enteignungsgesetz vom 18. Februar 1878, R. G. Bl. Nr. 30 (vergl. Beilage V, pag. 46 u. ff.).



Auf ähnliche Weise ist über das Bedürfniss der zeitlichen Benützung fremden Eigenthumes, welches die Unternehmung behufs des bewilligten Eisenbahnbaues unumgänglich nothwendig hat, mit der Fällung des Erkenntnisses vorzugehen.

d) Die Unternehmung erlangt durch die Concession ferner das Recht, auf der erbauten Eisenbahn Personen und Sachen nach dem festgesetzten Tarife zu befördern, insofern der diesfällige Transport durch das Postregale nicht der Postanstalt ausschliesslich vorbehalten erscheint.

§ 10.

Die concessionirten Eisenbahnunternehmungen haben dagegen ausser den schon in den allgemeinen Gesetzen enthaltenen Verpflichtungen folgende Verbindlichkeiten gegenüber der Staatsverwaltung zu erfüllen:

a) Die Eisenbahnunternehmungen haben vor der Ausführung der concessionirten Bahn die Detailpläne der Bahn, aus denen die Steigungen und Krümmungen derselben entnommen werden können, die Spur- und Geleisweite derselben, in welcher Beziehung auf ein gleiches Mass hinzuwirken ist, das zulässige Mass der Bahnbreite zur Genehmigung vorzulegen und beim Baue der Bahn selbst und der einzelnen Objecte die allgemeinen Bau- sowie die ihnen etwa ertheilten besonderen Vorschriften genau zu erfüllen.

Dahin gehören insbesondere die Vorsichtsmassregeln gegen Feuergefahr oder sonstige Beschädigungen etc.

b) Die Eisenbahnunternehmungen sind verpflichtet, allen Schaden an öffentlichem oder Privatgute zu vergüten, welcher durch den fraglichen Eisenbahnbau veranlasst worden ist.

Die Eisenbahnunternehmungen haben ferner solche Vorkehrungen zu treffen, dass die angrenzenden Grundstücke, Gebäude etc. durch die Bahn weder während des Baues derselben, noch in der Folge Schaden leiden, und sind verpflichtet, für derlei Beschädigungen zu haften.

c) Wenn durch den Bau der Eisenbahn öffentliche Wege, Brücken, Stege oder sonstige Communicationsmittel ganz oder zum Theile gestört oder unfahrbar gemacht werden, ist die Eisenbahnunternehmung verpflichtet, nach jedesmaliger Anordnung der Behörden die gestörte Communication anderweitig vollkommen wieder herzustellen.

Die anstatt der zerstörten oder unfahrbar gewordenen neu hergestellten Wege, Brücken etc. haben Diejenigen im brauchbaren

Stande zu erhalten, welchen die Erhaltung der früheren Wege, Brücken etc. oblag.

Dieselben können jedoch von der Eisenbahnunternehmung den Ersatz eines verhältnissmässigen Theiles der Kosten insofern ansprechen, als die Erhaltungskosten dieser Wege, Brücken etc. durch den Bau der Eisenbahn vergrössert worden sind.

Insofern zur Herstellung der durch die Eisenbahn gestörten Communication besondere früher nicht vorhanden gewesene Bauten, z. B. an Brücken, Dämmen etc. nothwendig sind, fällt der Eisenbahnunternehmung nicht blos die erste Herstellung, sondern auch die künftige Erhaltung zur Last.

d) Wenn die Eisenbahn über einen öffentlichen Weg, eine Brücke oder über einen Damm geführt wird, so hat die Eisenbahnunternehmung für eine der Sicherheit angemessene Einfriedung (Absperrung) nach der jedesmaligen Anordnung der Behörden Sorge zu tragen und sich wegen Benützung des Weges, der Brücke oder des Dammes gehörig abzufinden; für eine ähnliche Einfriedung (Absperrung) ist auch in jedem Falle zu sorgen, wo ein öffentlicher Weg über die Eisenbahn geht, oder in dieselbe einästet, oder wo sonst, wie z. B. an den Stationsplätzen, aus öffentlicher Rücksicht nach der Weisung der competenten Behörden eine Absperrung der Bahn sich als nothwendig zeigt.

e) Die festgesetzten, von drei zu drei Jahren einer Revision zu unterziehenden Tarife für den Personen- und Sachentransport und für die Nebengebühren sind dem k. k. Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Bauten im Einvernehmen mit dem Ministerium des Innern zur Genehmigung vorzulegen.

Bei der Festsetzung des Tarifes wird auf sämmtliche obwaltende Verhältnisse, auf die Rentabilität der Bahn, auf die Tarife der Nachbarbahnen etc. angemessene Rücksicht genommen.

Der Preistarif ist öffentlich kundzumachen, und es bleibt der Staatsverwaltung vorbehalten, dann, wenn die reinen Erträgnisse der Bahn 15 Procent der Einlagen überschreiten, auf eine billige Herabsetzung der Preise einzuwirken.

f) Die Eisenbahnunternehmung ist verpflichtet, bei dem Betriebe der Eisenbahn sich vollkommen den bestehenden Vorschriften über den Eisenbahnbetrieb zu fügen.

Die Eisenbahnunternehmung ist daher insbesondere auch zur unentgeltlichen Beförderung der Postsendungen und der Postbediensteten nach Vorschrift des § 68 der Eisenbahnbetriebsordnung verpflichtet.



Wenn die Militärverwaltung zur Beförderung von Truppen oder Militäreffecten von den Eisenbahnen Gebrauch zu machen wünscht, sind die Unternehmer verpflichtet, derselben hierzu alle zum Transporte dienlichen Mittel gegen Vergütung nach denselben Tarifsätzen zur Verfügung zu stellen, welche für diese Beförderung in dem jeweiligen Tarife der Staatseisenbahnen festgesetzt sind.

g) Die Eisenbahnunternehmung hat sich mit den angrenzenden Eisenbahnen (dieselben mögen zur Zeit der Concessionirung bereits errichtet sein, oder erst in der Folge erbaut werden) in Betreff der Fahrordnung, der wechselseitigen Benützung der Bahn und der Betriebsmittel und überhaupt bezüglich der Ordnung der wechselseitigen Verkehrsverhältnisse einzuverstehen.

Sollte ein gütliches Uebereinkommen nicht zu Stande kommen, oder die getroffene Verabredung den öffentlichen Interessen nicht entsprechen, so hat das Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Bauten die erforderlichen Verfügungen von amtswegen zu treffen, welchen Anordnungen sich sodann die Eisenbahnunternehmungen zu fügen haben.

h) Die Eisenbahnunternehmungen haben die Errichtung einer Staats-Telegraphenleitung längs der Eisenbahn auf ihrem Grunde und Boden, oder die Benützung ihrer allfälligen eigenen Telegraphen-Einrichtungen unentgeltlich zu gestatten.

i) Die Eisenbahn-Unternehmungen sind ohne besondere Bewilligung der Staatsverwaltung nicht berechtigt, Anleihen mit Hinausgabe von Obligationen oder in Form von Actien-Emissionen oder Aufzahlungen auf die früheren Actien zu schliessen.

Die vorstehenden Verpflichtungen der Eisenbahnunternehmungen sind insoferne massgebend, als in der diesfälligen Concessionsurkunde nicht eine besondere Ausnahme festgesetzt ist. Es bleibt nämlich dem Ermessen der Staatsverwaltung überlassen, einer Eisenbahnunternehmung nach den obwaltenden besonderen Verhältnissen eine oder die andere Verbindlichkeit zu erleichtern, oder andererseits in ganz besonderen Fällen, z. B. wenn von der Staatsverwaltung eine Zinsengarantie für das Unternehmen übernommen wird etc., bei Ertheilung der Concession die Erfüllung noch anderweitiger Verbindlichkeiten zur Bedingung zu machen.

§ 11.

Die ertheilte Eisenbahnconcession erlischt:

a) wenn der Zeitraum beendet ist, für welchen die Concession ertheilt wurde;

b) wenn der Termin nicht zugehalten wird, welcher für die Vollendung der Eisenbahn oder einzelner Bahnstrecken, sowie für die Eröffnung des Betriebes in der Concessionsurkunde ausdrücklich vorgeschrieben worden ist, vorausgesetzt, dass in dieser Beziehung nicht aus besonders rücksichtswürdigen Gründen, z. B. wegen Eintreten unabwendbarer und unvorhergesehener Ereignisse, eine besondere Nachsicht von der Staatsverwaltung erwirkt worden ist.

Im Falle *b)* bleibt zwar das erworbene Eigenthum an Grundstücken, Gebäuden etc. (vorbehaltlich einer gesetzlichen Expropriation desselben) den Unternehmern, der Staatsverwaltung ist es jedoch unbenommen, einer anderen nachfolgenden Unternehmung die Concession zu dem fraglichen Eisenbahnbaue zu ertheilen, oder denselben auf Staatskosten zu vollführen.

§ 12.

Wenn die Eisenbahnunternehmung ungeachtet wiederholter Ermahnung die Anordnungen der vorgesetzten Behörden nicht befolgen oder wesentlichen Bestimmungen der Concessionsurkunde oder der Eisenbahnbetriebsordnung zuwider handeln sollte, so kann das Handelsministerium die Sequestration der concessionirten Eisenbahn auf Gefahr und Kosten der Betriebsunternehmung anordnen.

§ 13.

Angelegenheiten, welche sich auf die Vollziehung dieser Bestimmungen beziehen, sind von dem Rechtswege ausgeschlossen und gehören vor die administrativen Behörden.

Baumgartner m. p.

Beilage IV.

Gesetz vom 25. Mai 1880, R. G. Bl. Nr. 56,

betreffend die Zugeständnisse und Begünstigungen für Localbahnen.[1])

Mit Zustimmung der beiden Häuser des Reichsrathes finde Ich anzuordnen, wie folgt:

Artikel I.

Die Regierung wird ermächtigt, bei Concessionirung neuer Localbahnen (Secundärbahnen, Vicinalbahnen u. dgl.) nicht nur in Bezug

[1]) Die Wirksamkeit dieses Gesetzes wurde verlängert bis 31. December 1884 (Gesetz vom 26. December 1882, R. G. Bl. Nr. 180).



auf die Vorarbeiten, den Bau und die Ausrüstung alle thunlichen Erleichterungen zu gewähren, sondern auch in Bezug auf den Betrieb von den in der Eisenbahnbetriebsordnung vom 16. November 1851 (R. G. Bl. Nr. 1 ex 1852) und den einschlägigen Nachtragsbestimmungen vorgeschriebenen Sicherheitsvorkehrungen insoweit Umgang zu nehmen, als dies mit Rücksicht auf die besonderen Verkehrs- und Betriebsverhältnisse, insbesondere die festgesetzte ermässigte Fahrgeschwindigkeit nach dem Ermessen des Handelsministeriums zulässig erscheint.

Artikel II.

Desgleichen wird die Regierung ermächtigt, die Unternehmungen von Localbahnen von der im § 68 der Eisenbahnbetriebsordnung, beziehungsweise im § 10, lit. *f)* des Eisenbahn-Concessionsgesetzes vom 14. September 1854 (R. G. Bl. Nr. 238) ausgesprochenen Verpflichtungen in Betreff der Beförderung der Post, sowie von den zufolge § 89 der Eisenbahnbetriebsordnung begründeten Verbindlichkeiten in Bezug auf den Ersatz des aus der polizeilichen und gefällsämtlichen Ueberwachung erwachsenden Mehraufwandes und in Bezug auf die unentgeltliche Herstellung und Erhaltung von Amtslocalitäten zu entheben.

Artikel III.

Gleichartige Erleichterungen (Artikel I und II) in Bezug auf die Ausrüstung, den Bau und Betrieb können nach dem Ermessen des Handelsministeriums auch für schon bestehende Eisenbahnen zugestanden werden, wenn auf denselben oder einzelnen Zweig- oder Verbindungslinien derselben der Localbahnbetrieb mit ermässigter Fahrgeschwindigkeit eingeführt wird.

Artikel IV.

Die Regierung wird ermächtigt, bei Festsetzung der Concessionstarife für Localbahnen Ausnahmen von den Bestimmungen des Gesetzes vom 15. Juli 1877 (R. G. Bl. Nr. 64) — betreffend die Maximaltarife für die Personenbeförderung auf den Eisenbahnen — zu gewähren.

Artikel V.

Die bei dem Betriebe der Localbahnen nicht zu überschreitende Fahrgeschwindigkeit ist nach Beschaffenheit des einzelnen Falles jeweilig durch die Regierung festzusetzen.

Alle gesetzlichen Bestimmungen, welche in Bezug auf einzelne Localbahnen eine ziffermässige Beschränkung der einzuhaltenden Fahrgeschwindigkeit enthalten, treten ausser Kraft.

Artikel VI.

Die Benützung von Reichsstrassen zur Anlage von Localbahnen wird gestattet, insoweit nicht durch den Bahnbetrieb die Sicherheit des Strassenverkehres gefährdet erscheint.

Zulässigkeit und Bedingungen der Strassenbenützung sind durch die Strassenverwaltung im Einvernehmen mit den Eisenbahnaufsichtsbehörden festzustellen.

Unbeschadet der aus dem Bestande des Mauthgefälles erwachsenden Verbindlichkeiten ist für die Strassenbenützung ein besonderes Entgelt nicht zu entrichten.

Die Kosten der ordnungsmässigen Erhaltung des benützten Strassentheiles, sowie etwaige, durch die fragliche Benützung veranlasste Mehrkosten der Strassenerhaltung überhaupt, desgleichen die Kosten für alle zur Hintanhaltung einer Störung oder Gefährdung des Strassenverkehres erforderlichen besonderen Vorkehrungen treffen die Localbahnunternehmung.

Andere öffentliche Strassen können mit Zustimmung der zur Erhaltung Verpflichteten zur Anlage von Localbahnen in Anspruch genommen werden.

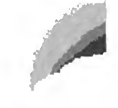
Artikel VII.

Verträge, bücherliche Eintragungen, Eingaben und sonstige Urkunden, durch welche bedingungsweise für den Fall des Zustandekommens einer projectirten Localbahn zu Gunsten derselben die Abtretung von Grund und Boden, die Einräumung dinglicher Rechte, die Beistellung von Bau- oder Betriebsmaterialien, die Leistung von Baarzahlungen mit oder ohne Uebernahme von Actien oder sonstige wie immer geartete Beitragsleistungen zugesichert, die Bedingungen für die Benützung öffentlicher Strassen festgestellt oder Garantieverpflichtungen übernommen werden, geniessen die Gebühren- und Stempelfreiheit.

Artikel VIII.

Im Falle der Concessionsertheilung für Localbahnen können seitens der Regierung die nachstehenden Begünstigungen gewährt werden:

a) die Befreiung von den Stempeln und Gebühren für alle Verträge, bücherlichen Eintragungen, Eingaben und sonstigen Urkunden zum Zwecke der Capitalsbeschaffung und Sicherstellung der Capitalsverzinsung und des Betriebes bis zum Zeitpunkte der Betriebseröffnung, sowie für jene bezüglich der Grunderwerbung, des Baues und der Instruirung der Bahn bis zum Schlusse des ersten Betriebsjahres;



b) die Befreiung von den Stempeln und Gebühren für die erste Ausgabe der Actien und Prioritätsobligationen mit Einschluss der Inte-



rimsscheine und für die bücherliche Eintragung der Prioritätsobligationen, sowie von der bei der Grundeinlösung auflaufenden Uebertragungsgebühr;

c) die Befreiung von den, für die Ertheilung der Concession und für Anfertigung der Concessionsurkunde zu entrichtenden Gebühren und Taxen, von der Erwerb- und Einkommensteuer, von der Entrichtung der Coupon-Stempelgebühren, sowie von jeder neuen Steuer, welche etwa durch künftige Gesetze eingeführt werden sollte, auf die Dauer von dreissig Jahren vom Tage der Concessionsertheilung.

Inwiefern für einzelne Localbahnen etwa weitergehende finanzielle Unterstützungen seitens der Staatsverwaltung durch Gewährung eines Beitrages aus Staatsmitteln oder auf sonstige Weise zugestanden werden, wird in jedem einzelnen Falle ein besonderes Gesetz bestimmen.

Artikel IX.

Dieses Gesetz tritt mit dem Tage seiner Kundmachung in Wirksamkeit und erlischt mit 31. December 1882.

Artikel X.

Mit dem Vollzuge dieses Gesetzes werden der Handelsminister, der Minister des Innern und der Finanzminister betraut.

Schönbrunn, am 25. Mai 1880.

Franz Joseph m. p.

Taaffe m. p. **Korb** m. p. **Kriegs Au** m. p.

Beilage V.

Gesetz vom 18. Februar 1878, R. G. Bl. Nr. 30,

betreffend die Enteignung zum Zwecke der Herstellung und des Betriebes von Eisenbahnen.

Mit Zustimmung der beiden Häuser des Reichsrathes finde Ich anzuordnen, wie folgt:

§ 1.

Die Ausübung des Enteignungsrechtes steht in dem vollen durch § 365 des allgemeinen bürgerlichen Gesetzbuches zugelassenen Umfange jedem Eisenbahnunternehmen insoweit zu, als die Gemeinnützigkeit

des Unternehmens von der hierzu berufenen staatlichen Verwaltungsbehörde anerkannt ist.

I. Gegenstand und Umfang der Enteignung.

§ 2.

Das Enteignungsrecht kann zum Zwecke einer dauernden oder vorübergehenden Enteignung nur insoweit ausgeübt werden, als die Herstellung und der Betrieb der Eisenbahn dies nothwendig machen.

Dasselbe umfasst insbesondere das Recht:

1. auf Abtretung von Grundstücken;

2. auf Ueberlassung von Quellen und anderen Privatgewässern;

3. auf Einräumung von Servituten und anderen dinglichen Rechten an unbeweglichen Sachen, sowie auf Abtretung, Einschränkung oder Aufhebung derartiger und solcher Rechte, deren Ausübung an einen bestimmten Ort gebunden ist;

4. auf Duldung von Vorkehrungen, welche die Ausübung des Eigenthumsrechtes oder eines anderen Rechtes an einem Grundstücke oder an einem Bergbaue einschränken.

Die Ausübung des Enteignungsrechtes kann auch in Beziehung auf das Zugehör eines Gegenstandes der Enteignung stattfinden.

§ 3.

Unter der im § 2 bezeichneten Voraussetzung kann die dauernde oder vorübergehende Abtretung von Grundstücken insoweit begehrt werden, als es zur Herstellung der Bahn, der Bahnhöfe, der an der Bahn und an den Bahnhöfen zum Zwecke des Eisenbahnbetriebes zu errichtenden Gebäude oder zu sonstigen Anlagen, deren Herstellung der Eisenbahnunternehmung obliegt, dann zur Unterbringung des beim Baue zu entfernenden Erdmateriales und Schuttes, endlich zur Gewinnung des nothwendigen Schüttungs-, Rohstein- und Schottermateriales erforderlich ist.

Das Recht, die Abtretung eines Grundstückes zu einer vorübergehenden Benützung zu begehren, erstreckt sich nicht auf Gebäude und Wohnungsräume, noch auf solche Grundstücke, deren Substanz durch die beabsichtigte Benützung voraussichtlich wesentlich und dauernd verändert würde.

Der Eigenthümer eines zur vorübergehenden Benützung überlassenen Grundstückes ist berechtigt zu begehren, dass die Eisenbahnunternehmung das Grundstück an sich löse, wenn die Benützung länger als sechs Monate nach dem Zeitpunkte der Betriebseröffnung oder, falls die Abtretung zur Benützung erst nach der Betriebseröffnung stattfand, länger als zwei Jahre dauert.

II. Gegenstand und Umfang der Entschädigung.

§ 4.

Die Eisenbahnunternehmung ist verpflichtet, dem Enteigneten für alle durch die Enteignung verursachten vermögensrechtlichen Nachtheile Entschädigung zur Bewirkung der dem § 365 des allgemeinen bürgerlichen Gesetzbuches entsprechenden Schadloshaltung zu leisten.

Als Enteigneter ist Derjenige anzusehen, welchem der Gegenstand der Enteignung gehört, oder welchem an einem Gegenstande der Enteignung ein mit dem Eigenthume eines anderen Gegenstandes verbundenes dingliches Recht zusteht.

§ 5.

Bei der Ermittlung der Entschädigung ist auch auf diejenigen Nachtheile Rücksicht zu nehmen, welche Nutzungsberechtigte, Gebrauchsberechtigte, Bestandnehmer durch die Enteignung erleiden, und deren Vergütung dem Enteigneten obliegt, soferne der als Ersatz für den Gegenstand der Enteignung zu leistende Betrag nicht zur Befriedigung der gegen den Enteigneten zustehenden Entschädigungsansprüche zu dienen hat.

§ 6.

Wird nur ein Theil eines Grundbesitzes enteignet, so ist bei der Ermittlung der Entschädigung nicht nur auf den Werth des abzutretenden Grundstückes, sondern auch auf die Verminderung des Werthes, welche der zurückbleibende Theil des Grundbesitzes erleidet, Rücksicht zu nehmen.

§ 7.

Bei der Ermittlung der Entschädigung ist auf diejenigen Verhältnisse keine Rücksicht zu nehmen, hinsichtlich deren erhellt, dass sie in der Absicht hervorgerufen wurden, um sie als Grundlage für die Erhöhung der Ansprüche auf Entschädigung zu benützen.

Der Werth der besonderen Vorliebe, dann eine Wertherhöhung, welche der Gegenstand der Enteignung in Folge der Anlage der Eisenbahn erfährt, bleiben bei der Berechnung der Entschädigung ausser Betracht.

§ 8.

Die Entschädigung ist in baarem Gelde zu leisten. Sie erfolgt bei dauernder Enteignung durch Zahlung eines Capitalsbetrages, bei vorübergehender Enteignung durch Zahlung einer Rente.

Wenn jedoch in Folge einer vorübergehenden Enteignung eine bei der Bestimmung der Rente nicht berücksichtigte Werthverminderung eintritt, so ist für dieselbe nach dem Aufhören der vorübergehenden Enteignung durch Zahlung eines Capitalsbetrages Ersatz zu leisten.

§ 9.

Insoweit die Ermittlung eines zu leistenden Capitalsbetrages nicht vollständig erfolgen kann, weil der abzuschätzende Nachtheil sich nicht in vorhinein bestimmen lässt, ist jede Partei berechtigt, in angemessenen Zeitabschnitten von mindestens Einem Jahre die Feststellung der für die in der Zwischenzeit erkennbar gewordenen Nachtheile gebührende Entschädigung zu begehren.

Nach Ablauf eines vom Zeitpunkte des Vollzuges einer dauernden Enteignung zu berechnenden Zeitraumes von drei Jahren, beziehungsweise nach dem Aufhören einer vorübergehenden Enteignung kann die endgiltige Feststellung des zu leistenden Capitalsbetrages begehrt werden.

§ 10.

Die Eisenbahnunternehmung ist verpflichtet, für alle Entschädigungen, welche sie nach dem Vollzuge einer Enteignung zu leisten hat (§§ 8, 9), auf Verlangen des zur Forderung der Entschädigung Berechtigten Sicherheit zu leisten.

Von dem Aerar kann die Bestellung einer Sicherheit nicht begehrt werden.

Auf Ansuchen einer Partei wird die Art und Höhe der zu bestellenden Sicherheit von dem zur Ermittlung der Entschädigung zuständigen Gerichte nach Vernehmung beider Parteien bestimmt. Das Gericht kann vor seiner Entscheidung Sachverständige vernehmen.

Die Zulänglichkeit der Sicherheit beurtheilt das Gericht nach seinem Ermessen.

III. Enteignungsverfahren.

A. Feststellung des Gegenstandes und Umfanges der Enteignung.

§ 11.

Die Feststellung des Gegenstandes und Umfanges der Enteignung erfolgt auf Grund der für dieselbe massgebenden thatsächlichen Verhältnisse und unter Berücksichtigung des Ergebnisses derjenigen commissionellen Erhebungen, welche zum Zwecke der Prüfung des die Anlage der Bahn darstellenden Detailprojectes vorgenommen werden (politische Begehung).

§ 12.

Die Eisenbahnunternehmung hat dem Handelsministerium ausser dem Detailprojecte die nach Katastralgemeinden getrennt zu verfassenden Grundeinlösungspläne und Verzeichnisse der in Anspruch genommenen Grundstücke und Rechte vorzulegen.



In diesen Verzeichnissen sind die Bezirksgerichte, in deren Sprengel die Gemeinden gelegen sind, und alle Katastralnummern und Flächenmasse der Parcellen, in Bezug auf welche eine Enteignung stattfinden soll, sowie die beanspruchten Flächen anzugeben.

Das Handelsministerium unterzieht dieses Project einer vorläufigen Prüfung und ordnet, wenn es dasselbe zur Ausführung geeignet erachtet, die politische Begehung der Bahn an.

§ 13.

Die mit der politischen Begehung betraute Commission besteht aus einem Vertreter der politischen Landesbehörde als Commissionsleiter, einem Vertreter der General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen und einem Vertreter der politischen Bezirksbehörde. Der Landesausschuss ist einzuladen, sich bei der Commission durch einen Abgeordneten zu betheiligen.

Auch bleibt es dem Handelsministerium vorbehalten, die Commission mit Rücksicht auf die in Betracht kommenden öffentlichen Zwecke entsprechend zu verstärken.

Zu dieser Commission sind die Eisenbahnunternehmung und die Vorsteher der von der Bahn berührten Gemeinden vorzuladen.

§ 14.

Vor Ausschreibung der politischen Begehung hat die Eisenbahnunternehmung der politischen Landesbehörde für jede Katastralgemeinde ein Verzeichniss der Namen und Wohnorte der Enteigneten (§ 4), beziehungsweise ihrer Vertreter zu überreichen. Wenn die zu enteignenden Grundstücke einen Gegenstand des Grundbuches bilden, so sind in dem Verzeichnisse auch die Grundbuchseinlagen anzuführen.

Dieses Verzeichniss sowie die nach § 12 zu überreichenden Grundeinlösungspläne und Verzeichnisse sind wenigstens durch 14 Tage vor dem Eintreffen der Begehungscommission in der betreffenden Ortsgemeinde zur allgemeinen Einsicht aufzulegen.

Zugleich ist durch eine in der Gemeinde anzuschlagende und in ortsüblicher Weise kundzumachende Verlautbarung der Ort der Einsichtnahme, sowie der Tag, von welchem an die Einsichtnahme stattfinden und die Frist, innerhalb welcher jeder Betheiligte bei der politischen Bezirksbehörde Einwendungen gegen die begehrte Enteignung mündlich oder schriftlich vorbringen kann, bekannt zu geben.

Die in diesen Verlautbarungen enthaltenen Zeitbestimmungen sind unter Angabe der durch die beabsichtigte Anlage berührten Katastralgemeinden durch ein Edict bekannt zu geben, welches einmal in die für amtliche Kundmachungen bestimmte Landeszeitung einzuschalten ist.

§ 15.

Der Tag, an welchem die Erhebungen in einer Gemeinde voraussichtlich beginnen, ist von dem Leiter der Commission zu bestimmen und in der Gemeinde in ortsüblicher Weise bekanntzugeben. Zwischen dieser Bekanntmachung und dem Beginne der Erhebungen muss mindestens der Zeitraum von acht Tagen verstreichen.

Diejenigen, welche bei der politischen Bezirksbehörde rechtzeitig Einwendung erhoben haben, sind insbesondere zur Commission vorzuladen.

Jedem Betheiligten steht frei, bei den Erhebungen zu erscheinen und Einwendungen gegen die begehrte Enteignung vorzubringen.

Einwendungen, welche, nachdem die Erhebungen in der Gemeinde abgeschlossen sind, vorgebracht werden, bleiben unberücksichtigt.

§ 16.

Der Commissionsleiter hat nach Thunlichkeit dahin zu wirken, dass ein Einverständniss unter den Parteien erzielt werde.

Wird das Begehren um Enteignung zurückgezogen, oder erklärt der Enteignete seine Bereitwilligkeit, die begehrte Enteignung zuzugestehen, so ist dies in dem über die Verhandlung geführten Protokolle festzustellen.

Die für die Entscheidung über die begehrte Enteignung massgebenden Verhältnisse sind in jedem Falle zu ermitteln und die Ergebnisse der Erhebungen unter Angabe der benützten Grundlagen zu Protokoll zu bringen.

In eine Erörterung über die in Folge der Enteignung zu leistende Entschädigung ist bei diesen Erhebungen nicht einzugehen.

Die Erhebungen sind, sofern sie sich auf mehrere Katastralgemeinden auszudehnen haben, für jede Katastralgemeinde abzuschliessen und der politischen Landesbehörde vorzulegen.

§ 17.

Die politische Landesbehörde hat nach Prüfung der ihr vorgelegten Acten den Gegenstand und Umfang der Enteignung durch Fällung eines oder mehrer Enteignungserkenntnisse festzustellen.

Soweit die Entscheidung von der dem Handelsministerium zustehenden Erledigung einer Frage abhängt, ist die Entscheidung bis zum Bekanntwerden der endgiltigen Erledigung des Antrages aufzuschieben.

§ 18.

Die Enteignungserkenntnisse sind der Eisenbahnunternehmung und den Enteigneten, beziehungsweise denjenigen Personen, hinsichtlich welcher



es amtlich bekannt ist, dass das zu enteignende Recht auf dieselben übergegangen sei, einzuhändigen.

Ein Enteignungserkenntniss kann nur von denjenigen Enteigneten, welche rechtzeitige Einwendungen gegen die Enteignung erhoben haben, oder von ihren Rechtsnachfolgern (§§ 14, 15) und von der Eisenbahnunternehmung auf dem Wege des Recurses insoweit angefochten werden, als das Erkenntniss dem Begehren, welches die den Recurs ergreifende Partei gestellt hatte, nicht stattgegeben hat.

Der Recurs, welcher bei der politischen Landesbehörde anzubringen ist, hat aufschiebende Wirkung. Die Recursfrist beträgt acht Tage.

Ueber den Recurs entscheidet das Ministerium des Innern im Einvernehmen mit dem Handelsministerium und den anderen Verwaltungsministerien, deren Wirkungskreis durch die zu entscheidenden Fragen berührt wird.

Die Betretung des Civilrechtsweges über die Frage, welcher Gegenstand und in welchem Umfange derselbe zu enteignen sei, ist unzulässig.

§ 19.

Nach dem Eintritte der Rechtskraft eines Enteignungserkenntnisses sind die Personen, gegen welche die Enteignung wirksam ist, verpflichtet, sich jeder über die Fortsetzung des ordentlichen Wirthschaftsbetriebes hinausgehenden Veränderung an dem Gegenstande der Enteignung zu enthalten, sofern nicht etwas Anderes vereinbart wurde, oder soweit es sich nicht um zur Erhaltung des Gegenstandes der Enteignung nothwendige und unaufschiebliche Verfügungen handelt.

§ 20.

Wenn ein den Gegenstand der Enteignung bildendes Grundstück in einem Grundbuche eingetragen ist, so hat die zur Entscheidung in erster Instanz berufene politische Landesbehörde nach dem Eintritte der Rechtskraft eines Enteignungserkenntnisses das Grundbuchsgericht unter Mittheilung der zur Identificirung des Grundstückes erforderlichen Behelfe, welche nöthigenfalls der Eisenbahnunternehmung abzufordern sind, um die Anmerkung der Enteignung zu ersuchen.

Das Grundbuchsgericht hat die Anmerkung in der betreffenden Grundbuchseinlage zu vollziehen.

Diese Anmerkung hat die Wirkung, dass sich Niemand, der eine derselben nachfolgende Eintragung erwirkt, auf die Unkenntniss der Enteignung berufen kann.

§ 21.

Wird ausser dem Falle einer politischen Begehung eine abgesonderte oder nachträgliche Verhandlung zur Feststellung eines der vor-

übergehenden oder dauernden Enteignung zu unterziehenden Gegenstandes erforderlich, so hat die Eisenbahnunternehmung unter Bezeichnung des Gegenstandes und des Enteigneten, sowie unter Beibringung der zur Identificirung des Gegenstandes erforderlichen Belege, ferner unter Darlegung der Gründe des Bedarfes das Ansuchen bei der politischen Bezirksbehörde zu stellen, in deren Bezirke der Gegenstand liegt, in Ansehung dessen die Enteignung durchgeführt werden soll.

Die politische Behörde erster Instanz hat hierüber unter Zuziehung der beiden Parteien eine Verhandlung anzuordnen.

Auf das weitere Verfahren finden die Bestimmungen der §§ 16 bis 20 Anwendung.

B. Ermittlung der Entschädigung.

§ 22.

Die in Folge einer Enteignung zu leistende Entschädigung ist, sofern sie nicht durch ein zulässiges Uebereinkommen zwischen der Eisenbahnunternehmung und dem Enteigneten bestimmt wird, gerichtlich festzustellen.

Als zulässig ist ein solches Uebereinkommen nur dann anzusehen, wenn es an dritten Personen fehlt, denen ein Anspruch auf Befriedigung aus der Entschädigung auf Grund ihrer dinglichen Rechte zusteht, oder wenn diese dritten Personen ihre Zustimmung zu dem Uebereinkommen in einer öffentlichen oder legalisirten Urkunde erklärt haben.

Die Nothwendigkeit der Erklärung dieser Zustimmung entfällt, wenn es sich um die theilweise Abtretung eines Grundbuchkörpers handelt und wenn ungeachtet der Abtretung eine Hypothek die dem § 1374 des allgemeinen bürgerlichen Gesetzbuches entsprechende gesetzliche Sicherheit behält, andere dingliche Rechte aber eine Gefährdung ihrer Sicherheit offenbar nicht erleiden können.

Das Grundbuchsgericht ist berufen, auf Ansuchen einer Partei eine Bestätigung über den Bestand der erforderten Sicherheit auf Grund der durch eine vorgenommene Untersuchung gewonnenen Ueberzeugung zu ertheilen.

§ 23.

Die gerichtliche Feststellung der Entschädigung erfolgt auf Ansuchen der Eisenbahnunternehmung; doch ist auch der Enteignete berechtigt, darum anzusuchen, wenn die Eisenbahnunternehmung dieses Ansuchen nicht innerhalb eines Jahres nach Rechtskraft des Enteignungserkenntnisses stellt.

Zur Feststellung der Entschädigung ist das Bezirksgericht zuständig, in dessen Sprengel die Enteignung zu vollziehen ist.

Dem Gesuche um diese Feststellung ist das Enteignungserkenntniss nebst den zur Identificirung des Gegenstandes der Enteignung erforderlichen Behelfen beizulegen.

Das Gesuch kann hinsichtlich aller in dem Sprengel einer Katastralgemeinde gelegenen Gegenstände der Enteignung in einer einzigen Eingabe gestellt werden.

§ 24.

Das Gericht hat alle für die Feststellung der Entschädigung massgebenden Verhältnisse nach den Grundsätzen des Verfahrens ausser Streitsachen an Ort und Stelle unter Zuziehung von drei Sachverständigen zu erheben.

Die Sachverständigen hat das Gericht aus einer von dem Oberlandesgerichte nach Einvernehmen der politischen Landesbehörde jährlich aufzustellenden und kundzumachenden Liste der in Enteignungsfällen zuzuziehenden Sachverständigen zu wählen und einen davon als Obmann zu bestellen.

Die Parteien können Einwendungen gegen die Eignung der Sachverständigen bis zum Beginne der Erhebungen vorbringen. Diese Einwendungen sind, wenn sie dem Gerichte glaubwürdig erscheinen, von amtswegen zu berücksichtigen.

§ 25.

Die Sachverständigen sind vom Richter aufzufordern, nach der Besichtigung des Gegenstandes der Enteignung ihr Gutachten über die zu leistende Entschädigung abzugeben.

Jeder Sachverständige ist verpflichtet, die thatsächlichen Voraussetzungen, auf denen sein Gutachten beruht, sowie die übrigen Grundlagen seiner Werthberechnung anzugeben.

Insbesondere haben die Sachverständigen in den Fällen, in denen nur ein Theil eines Grundbesitzes enteignet wird, die Berechnung des Betrages, welcher als Ersatz für die Verminderung des Werthes des zurückbleibenden Theiles des Grundbesitzes zu leisten ist, abgesondert anzugeben.

Erstreckt sich die an die Enteigneten zu leistende Entschädigung auch auf die Vergütung solcher Nachtheile, welche dritte Personen erleiden, deren Ansprüche nicht aus dem für ein enteignetes Grundstück zu leistenden Ersatze zu befriedigen sind (§ 5), so ist der auf die Vergütung dieser Nachtheile entfallende Betrag insbesondere anzugeben.

Wenn hinsichtlich der thatsächlichen Voraussetzungen ein Streit entsteht, so ist, falls es von einer Partei begehrt wird, auf Grundlage jeder der streitig gewordenen Annahmen ein besonderes Gutachten über die zu leistende Entschädigung abzugeben.

§ 26.

Auf Begehren beider Parteien kann die Feststellung der Entschädigung auf solche Objecte ausgedehnt werden, welche nicht den Gegenstand eines Enteignungserkenntnisses bilden, wenn beide Parteien einverstanden sind, diese Objecte der Enteignung zu unterziehen.

§ 27.

Erachtet die Eisenbahnunternehmung, dass durch Ausführung einer oder der anderen Anlage, zu deren Herstellung sie nicht verpflichtet ist, der Anspruch auf Entschädigung erheblich herabgemindert würde, so kann die Eisenbahnunternehmung sich die Auswahl unter mehreren Arten der Ausführung dieser Anlage vorbehalten und begehren, dass die Entschädigung mit Rücksicht auf jede der von ihr bezeichneten Arten der Ausführung festgestellt werde.

§ 28.

Der Leiter der Erhebungen hat in allen Fällen, in denen von Seite des Enteigneten eine Forderung gestellt oder von Seite der Eisenbahnunternehmung ein Anerbieten gemacht wird, dies zu protokolliren; ferner das Gutachten der Sachverständigen, die thatsächlichen Voraussetzungen und die Grundlagen, auf denen dasselbe beruht, und die allfälligen Erinnerungen und Einwendungen der Parteien zu Protokoll zu bringen.

§ 29.

Wenn die Eisenbahnunternehmung und der Enteignete sich über die zu leistende Entschädigung einigen, so ist diese Vereinbarung, falls die im § 22 bezeichneten Voraussetzungen eines zulässigen Uebereinkommens eintreten, zu Protokoll zu nehmen.

Treten die im § 22 bezeichneten Voraussetzungen nicht ein, so kann die Protokollirung der Vereinbarung nur dann stattfinden, wenn der vereinbarte Betrag nicht hinter demjenigen zurückbleibt, welcher von den Sachverständigen angegeben wird oder welcher im Falle einer Verschiedenheit der Gutachten den Durchschnitt der angegebenen Beträge bildet.

Eine mit Beobachtung der vorstehenden Bestimmungen protokollirte Vereinbarung hat die Wirkung eines gerichtlichen Vergleiches.

§ 30.

Kommt ein Vergleich nicht zu Stande, so hat das Gericht, ohne an Beweisregeln gebunden zu sein, über die zu leistende Entschädigung zu entscheiden, und, wenn die im § 25, Absatz 4, bezeichnete Voraussetzung eintritt, den auf die Vergütung der Nachtheile dritter Personen entfallenden Betrag insbesondere zu bestimmen.





Diese Entscheidung kann nur mittelst des Recurses angefochten werden.

Die Recursfrist beträgt vierzehn Tage.

Der Recurs ist in doppelter Ausfertigung zu überreichen. Eine Ausfertigung ist dem Gegner des Beschwerdeführers zuzustellen, welchem es gestattet ist, seine Aeusserungen binnen vierzehn Tagen zu überreichen. Nach dem Einlangen dieser Aeusserung, beziehungsweise nach dem fruchtlosen Ablaufen der für dieselben bestimmten vierzehntägigen Frist sind die Acten dem Oberlandesgerichte von amtswegen vorzulegen.

Die vorstehenden Bestimmungen gelten auch für die Anfechtung der Entscheidung des Oberlandesgerichtes.

Das Betreten des ordentlichen Rechtsweges zur Geltendmachung von Ansprüchen, über welche in dem durch dieses Gesetz geregelten Verfahren zum Zwecke der Feststellung der Entschädigung entschieden wurde, ist unzulässig.

§ 31.

Wenn eine Partei dafür hält, dass die für die Feststellung der Entschädigung massgebenden thatsächlichen Verhältnisse bei den nach § 24 vorgenommenen Erhebungen nicht vollständig oder nicht richtig dargestellt wurden, so kann sie vor dem Ablaufe der für den Recurs gegen die gerichtliche Entscheidung über die Entschädigung bestimmten Frist bei dem Gerichte, welches diese Erhebungen angeordnet hat, um die Vornahme eines Augenscheines ansuchen.

Dem Gesuche ist, wenn in demselben die festzustellenden Thatsachen oder Zustände genau angegeben sind, stattzugeben.

Bei der Anordnung und Vornahme des Augenscheines ist nach den Bestimmungen über die Beweisaufnahme zum ewigen Gedächtnisse vorzugehen.

Wird das Ansuchen vor dem Ablaufe von acht Tagen nach der Zustellung der die Entschädigung feststellenden Entscheidung angebracht, so kann das Gericht auf Ansuchen dem Besitzer des in Augenschein zu nehmenden Gegenstandes auftragen, sich jeder die Vornahme des Augenscheines erschwerenden Veränderung bis zur Beendigung desselben zu enthalten.

Ein gegen die Anordnung des Augenscheines oder gegen die Ertheilung des oben erwähnten Auftrages ergriffener Recurs hat keine aufschiebende Wirkung.

§ 32.

Macht die Eisenbahnunternehmung von dem ihr im § 27 vorbehaltenen Rechte, die Ausführung einer Anlage auf verschiedene Weise zu begehren, Gebrauch, so hat das Gericht über bie Entschädigung mit

Rücksicht auf jede der vorgeschlagenen Arten der Ausführung zu entscheiden und der Eisenbahnunternehmung die Auswahl vorzubehalten. Wenn die Eisenbahnunternehmung nicht binnnen drei Monaten nach der Zustellung dieser Entscheidung bei Gericht die Erklärung abgiebt, für welche Art der Ausführung sie sich entscheidet, so kann der Enteignete begehren, dass der Eisenbahnunternehmung gegenüber die Annahme gelte, dass sie sich für diejenige Art der Ausführung entschieden habe, hinsichtlich welcher der höchste Entschädigungsbetrag ermittelt wurde.

Das Gericht hat auf Ansuchen einer Partei das Ergebniss der Auswahl unter Angabe des zu leistenden Entschädigungsbetrages mittelst Bescheides auszusprechen.

§ 33.

Die gerichtlich festgestellte Entschädigung ist, wenn sie in einem Capitalsbetrage besteht, vor dem Vollzuge der Enteignung zu leisten, soweit nicht auf Grund der Bestimmungen des § 9 eine nachträgliche Leistung stattzufinden hat.

Wenn die Eisenbahnunternehmung einen als Entschädigung zu leistenden Capitalsbetrag später als vierzehn Tage nach Abschluss des Vergleiches, beziehungsweise nach Zustellung der die Entschädigung feststellenden gerichtlichen Entscheidung bezahlt, so ist sie zur Entrichtung der gesetzlichen Verzugszinsen vom Tage des Vergleiches, beziehungsweise der Zustellung der Entscheidung verpflichtet. Hat aber die Eisenbahnunternehmung von dem ihr im § 27 vorbehaltenen Rechte Gebrauch gemacht, so ist sie in jedem Falle verpflichtet, die Verzugszinsen von dem Tage der Zustellung der Entscheidung, welche die Entschädigung unter dem Vorbehalte der Auswahl feststellt, zu vergüten.

§ 34.

Die Leistung des Entschädigungsbetrages erfolgt auch ausser den im § 1425 des allgemeinen bürgerlichen Gesetzbuches bezeichneten Fällen durch gerichtlichen Erlag, wenn und insoweit der Entschädigungsbetrag zur Befriedigung der dritten Personen auf Grund ihrer dinglichen Rechte zustehenden Ansprüche zu dienen hat. Die Nothwendigkeit des in diesem Falle vorzunehmenden gerichtlichen Erlages entfällt jedoch dann, wenn in der den Vorschriften des § 22 entsprechenden Weise dargethan wird, dass die Sicherheit der diesen dritten Personen zustehenden dinglichen Rechte ungeachtet der Enteignung ungefährdet bleibt.

Die Befriedigung der Ansprüche dieser dritten Personen erfolgt nach den Bestimmungen über die Vertheilung des bei einer zwangsweisen Versteigerung erzielten Kaufpreises. Der erfolgte Erlag der Entschädigung



ist, wenn es sich um den Gegenstad eines öffentlichen Buches handelt, von amtswegen bücherlich anzumerken.

Dieser Anmerkung kommen die mit der Anmerkung einer vollzogenen zwangsweisen Versteigerung verbundenen Wirkungen zu.

IV. Vollzug der Enteignung.

Rechte und Pflichten der Eisenbahnunternehmung und des Enteigneten.

§ 35.

Der zwangsweise Vollzug der durch eine rechtskräftige Entscheidung oder durch eine nach § 26 getroffene Vereinbarung festgestellten Enteignung steht der politischen Bezirksbehörde zu.

Dieser Vollzug ist auf Ansuchen der Eisenbahnunternehmung zu bewilligen, wenn diese nachweist, dass sie den ihr hinsichtlich der Leistung oder der Sicherstellung der Entschädigung obliegenden und vor der Enteignung zu erfüllenden Verbindlichkeiten nachgekommen sei.

Der Vollzug der Enteignung wird dadurch nicht gehindert, dass deren Gegenstand von Demjenigen, gegen den die Enteignung eingeleitet wurde, an einen Dritten übergegangen ist, oder dass sich andere rechtliche Veränderungen hinsichtlich dieses Gegenstandes ergeben haben.

Der zwangsweise Vollzug kann auch dadurch nicht aufgehalten werden, dass die Entscheidung, welche die Entschädigung feststellt oder eine zu leistende Sicherheit bestimmt, mittelst des Recurses angefochten wurde.

§ 36.

Wenn die Eisenbahnunternehmung die durch Vergleich oder gerichtliche Entscheidung festgestellte Entschädigung oder die gerichtlich bestimmte Sicherheit nicht binnen vierzehn Tagen nach Abschluss des Vergleiches, beziehungsweise nach Eintritt der Rechtskraft der gerichtlichen Entscheidung leistet, so kann der Enteignete die Eisenbahnunternehmung zur Leistung der Entschädigung und der Verzugszinsen, beziehungsweise zur Leistung der Sicherheit auf dem Wege der Execution nach den Vorschriften des Verfahrens in Streitsachen verhalten.

§ 37.

Solange die Enteignung nicht vollzogen oder die Feststellung der Entschädigung durch Vergleich oder gerichtliche Entscheidung nicht erfolgt ist, ist die Eisenbahnunternehmung innerhalb eines Jahres nach dem Eintritte der Rechtskraft des Enteignungserkenntnisses, der Enteignete aber nach dem Ablaufe dieser Frist berechtigt, bei der politischen

Landesbehörde, welche das Enteignungserkenntniss gefällt hat, die Aufhebung desselben zu begehren.

Dieses Rechtes kann sich diejenige Partei nicht mehr bedienen, welche bereits um die gerichtliche Feststellung der Entschädigung angesucht hat.

Dem Begehren um Aufhebung des Enteignungserkenntnisses ist stattzugeben, wenn die in den vorstehenden Absätzen festgesetzten Bedingungen eingetreten sind.

Das Erkenntniss der politischen Landesbehörde kann von beiden Parteien auf dem Wege des Recurses angefochten werden. Die Bestimmungen des § 18, Absatz 3 und 4, finden auch auf diesen Recurs Anwendung. Nach dem Eintritte der Rechtskraft dieses Erkenntnisses hat die politische Landesbehörde die Löschung der nach § 20 bewirkten grundbücherlichen Anmerkung des Enteignungserkenntnisses durch das Grundbuchsgericht zu veranlassen.

§ 38.

Die Eisenbahnunternehmung hat für den Schaden, welcher dadurch entsteht, dass sie eine Enteignung nicht in Vollzug setzen liess, Ersatz zu leisten.

Auf den Ersatz dieses Schadens kann sie auf dem ordentlichen Rechtswege belangt werden.

V. Verfahren im Falle von Betriebsstörungen.

§ 39.

Wenn bei einer im Betriebe stehenden Eisenbahn zur Beseitigung oder Verhütung einer Betriebsunterbrechung dringende Vorkehrungen zu treffen sind, welche die Ausübung des Enteignungsrechtes nothwendig machen, so kann — ohne der Entscheidung des Handelsministeriums in Betreff der definitiven Vorkehrungen vorzugreifen — ein abgekürztes Verfahren unter Anwendung der folgenden Bestimmungen stattfinden.

§ 40.

Die Einleitung der Verhandlung zum Zwecke der Feststellung des Gegenstandes und Umfanges der Enteignung ist mit Beobachtung der Vorschriften des § 21 bei der politischen Landesbehörde anzusuchen.

Diese bestimmt den Leiter der unter Zuziehung der Parteien vorzunehmenden Verhandlung, welcher unmittelbar nach deren Beendigung das Enteignungserkenntniss zu fällen hat.

Ein gegen dieses Erkenntniss ergriffener Recurs hat keine aufschiebende Wirkung.



§ 41.

Die Eisenbahnunternehmung kann unter Nachweisung der Einleitung der im § 40 bezeichneten Verhandlung bei dem zuständigen Bezirksgerichte um die Feststellung der Entschädigung ansuchen.

Die Einleitungen für die nach § 24 vorzunehmenden Erhebungen sind so zu treffen, dass dieselben wo möglich an dem für die Verhandlung über den Gegenstand und Umfang der Enteignung bestimmten Tage stattfinden und der Fällung des Enteignungserkenntnisses unmittelbar nachfolgen können.

Das Gericht ist bei Bestellung der Sachverständigen an die im § 24 erwähnte Liste nicht gebunden.

VI. Vorarbeiten.

§ 42.

Die Bewilligung zur Vornahme der Vorarbeiten für die Anlage einer Eisenbahn gewährt das Recht, fremde Grundstücke zu betreten und auf denselben die zur Vorbereitung des Bauprojectes erforderlichen technischen Arbeiten vorzunehmen.

Wenn die mit diesen Arbeiten betrauten Personen Gebäude oder eingefriedete Räume betreten, oder die den Arbeitern entgegenstehenden Hindernisse beseitigen wollen, so entscheidet, falls ein Betheiligter dagegen Einsprache erhebt, die politische Bezirksbehörde über die Nothwendigkeit und Zulässigkeit der beabsichtigten Handlungen.

Auf Ansuchen eines Betheiligten bestimmt die politische Bezirksbehörde die Sicherheit, welche die Eisenbahnunternehmung für die durch die Vorarbeiten verursachten Schäden zu leisten hat.

Die Höhe der zu leistenden Entschädigung wird auf Ansuchen einer der beiden Parteien vorbehaltlich der Entscheidung im ordentlichen Rechtswege von der politischen Bezirksbehörde bestimmt.

VII. Schlussbestimmungen.

§ 43.

Die Zustellung der im Enteignungsverfahren gefällten Erkenntnisse (§§ 18, 37) erfolgt mit Beobachtung der Vorschriften, welche für die gerichtliche Zustellung zu eigenen Handen massgebend sind.

Ergiebt sich im Verfahren vor den Verwaltungsbehörden die Nothwendigkeit, dass eine Partei durch einen Curator vertreten werde, so ist der Curator auf Ansuchen eines Betheiligten oder auf Einschreiten der Verwaltungsbehörde von dem zuständigen Gerichte zu bestellen.

§ 44.

Die Kosten des Enteignungsverfahrens und der gerichtlichen Feststellung der Entschädigung sind, soweit sie nicht durch ein ungerechtfertigtes Einschreiten einer Partei hervorgerufen wurden, von der Eisenbahnunternehmung zu bestreiten.

§ 45.

Die Erfolglassung der in Folge der Anordnungen dieses Gesetzes vorgenommenen gerichtlichen Erläge ist von der Entrichtung der Verwahrungsgebühr befreit.

§ 46.

Durch dieses Gesetz werden alle Anordnungen ausser Wirksamkeit gesetzt, insoweit sie Gegenstände dieses Gesetzes betreffen und durch dasselbe geregelt sind.

Auf anhängige Verhandlungen finden die Bestimmungen dieses Gesetzes insoweit Anwendung, als es sich nicht um die Durchführung der vor dem Beginne der Wirksamkeit dieses Gesetzes zur Einleitung eines Verfahrens getroffenen Anordnungen handelt.

§ 47.

Wenn die Ausübung des Enteignungsrechtes nach § 1 dieses Gesetzes einer Tramwayunternehmung eingeräumt wird, so ist die von dieser Unternehmung angelegte Bahn nicht als eine solche anzusehen, welche nach § 1 des Gesetzes vom 19. Mai 1874 (R. G. Bl. Nr. 70) in die Eisenbahnbücher aufzunehmen wäre.

Auf Eisenbahnen, für deren Herstellung und Betrieb die Ausübung des Enteignungsrechtes auf Grund des allgemeinen Berggesetzes zusteht, finden die Bestimmungen dieses Gesetzes keine Anwendung.

§ 48.

Mit dem Vollzuge dieses Gesetzes sind die Minister des Handels, des Innern, des Ackerbaues, der Justiz und der Finanzen beauftragt.

Wien, am 18. Februar 1878.

Franz Joseph m. p.

Auersperg m. p. **Lasser** m. p. **Glaser** m. p. **Chlumecky** m. p.
Pretis m. p. **Mannsfeld** m. p.



Beilage VI.

(Ungarn.)

LV. Gesetzartikel.

Von der Expropriation.

(Sanctionirt am 9. December 1868. In beiden Häusern des Reichstages kundgemacht am 9. December 1868. In d. L. G. S. erschienen am 16. December 1868.)

I. Abschnitt.

Allgemeine Bestimmungen.

§ 1.

Die Expropriation findet aus Rücksichten des allgemeinen Wohles bezüglich solcher Realitäten statt, welche zum Baue von Locomotiv- oder Pferde-Eisenbahnen, sowie öffentlichen Strassen, Canälen, für Flussregulirungen, für Wasser- und Sumpfableitungen, zur Bindung des Flugsandes, zum Bau von Brücken und Häfen, zur Errichtung von Telegraphen, von Ufermagazinen und Legstätten (Docks), schliesslich für militärische Befestigungen erforderlich sind.

§ 2.

Die zur Durchführung der im § 1 erwähnten Unternehmungen nöthigen Vorarbeiten können nur über Bewilligung des kön. ung. Communicationsministers unternommen werden.

§ 3.

Die Expropriation findet nur dann statt, wenn das Unternehmen, zu dessen Durchführung diese nothwendig ist, bereits concessionirt ist. Die Concession für Gemeinde-, Stadt- und Comitatsunternehmungen ertheilt der betreffende Minister nach Einvernehmung der bezüglichen Gemeinde-, Stadt- und Comitatsjurisdiction; für Landesunternehmungen und solche hingegen, welche sich über das Gebiet mehrerer Jurisdictionen erstrecken, die Legislative.

Wenn sich jedoch ein Unternehmen auf das Gebiet mehrerer Jurisdictionen erstreckt, und sich diese in Bezug auf dasselbe einigen, so kann über die gemeinsame Bitte derselben die Concession auch der Communicationsminister ertheilen.

Für Landstrassen und Pferdebahnen ertheilt der Communicationsminister die Bewilligung.

Die Concession zu Expropriationen zum Zwecke militärischer Befestigungen ertheilt gleichfalls der kön. ungar. Communicationsminister über vorangegangene Vereinbarung mit den betreffenden Organen.

§ 4.

Gegenstand der Expropriation kann nur eine unbewegliche Sache sein.

§ 5.

Durch die Expropriation wird in der Regel das Eigenthumsrecht des expropriirten Objectes erworben. Indessen kann in den im gegenwärtigen Gesetze bestimmten Fällen auch blos die zeitweilige Nützniessung eines unbeweglichen Gegenstandes auf bestimmte oder unbestimmte Zeit expropriirt werden.

§ 6.

Mit dem endgiltig oder zeitweilig expropriirten Besitz sind nicht auch die früher damit verbunden gewesenen Proportionalitäts- oder sonstigen nicht unmittelbar aus der Natur des Besitzes entspringenden Rechte und Servituten verbunden. (Persönliche Servituten.)

§ 7.

Der Expropriation kann weder die Eigenschaft des zu expropriirenden Gegenstandes noch auch die des Eigenthümers oder des Besitzers im Wege stehen.

§ 8.

Die Expropriation des Eigenthumsrechtes wird durch die auf dem unbeweglichen Gegenstand vorhandenen Gebäude-, Wasser- und andere Industriewerke oder Investituren nicht gehindert. Dagegen wird die Expropriation der Nutzniessung nur auf den Grund und Boden gestattet, und ist nicht auch auf die Gebäude oder Industriewerke ausdehnbar.

§ 9.

Die Concession für das Unternehmen giebt nicht blos das Expropriationsrecht auf den zum concessionirten Unternehmen unbedingt erforderlichen Grund und Boden, sondern auch auf die zur Herstellung der nöthigen Materialien, als: Steine, Schotter, Sand, Erde, Ziegel und zur Ableitung des Wassers erforderlichen Plätze, sowie auf die dahin führenden Wege.

II. Abschnitt.

Von den Vorarbeiten.

§ 10.

Auf Grund der zu den Vorarbeiten erlangten Concession ist Jedermann verpflichtet, die auf Feststellung der Linien abzielenden Sachver-





ständigen- und Ingenieurarbeiten, Fallmessungen und Prüfungen der Materien auf seinem Besitze zu dulden, ohne dafür ausser seinem Schaden noch eine besondere Vergütung ansprechen zu können.

§ 11.

Die Unternehmer haben sich, falls sie derlei Vorarbeiten einzuleiten beabsichtigen, diesbezüglich bei der betreffenden Jurisdiction (Comitat, Stadt, District, Stuhl etc.) anzumelden. Die betreffenden Jurisdictionen hingegen haben allsogleich Verfügungen zu treffen, dass die etwaigen Hindernisse beseitigt und die nöthige und schnelle Hilfe geleistet werde.

Es wird auch die Pflicht der betreffenden Organe der Jurisdictionen sein, über jeden durch die Vorarbeiten entstandenen Schaden im summarischen Wege zu erkennen und dem Beschädigten sogleich volle Genugthuung zu verschaffen.

Wenn aber Jemand auch nach wirklicher Vergütung des ihm zugesprochenen Schadenersatzes die Ausführung der Vorarbeiten hindern sollte, so hat der Richter den etwaigen Widerstand mit Hilfe der nächsten Sicherheitsorgane der Jurisdiction sogleich mittelst Brachium zu beseitigen.

III. Abschnitt.

Bestimmungen über die Anfertigung des Expropriationsentwurfes.

§ 12.

Die Expropriation kann nur bezüglich jenes Terrains oder jenes Theiles eines Terrains angeordnet werden, welches zur Ausführung des Unternehmens unumgänglich nothwendig ist. Demzufolge darf auch in den Expropriationsentwurf kein grösseres Terrain aufgenommen werden, als zum Zwecke des Unternehmens unbedingt nöthig ist.

§ 13.

Durch das zum allgemeinen Wohl zu realisirende Unternehmen darf die Benützung der nebenanliegenden Besitzungen weder gehindert noch über Bedarf erschwert werden. Demzufolge müssen die zum Durchgang und Durchtrieb nöthigen Wege und Brücken, sowie die zur Leitung des Wassers erforderlichen Gräben, Canäle und Schleusen in dem Expropriationsentwurf in voraus angegeben werden. Wenn die betreffenden Besitzer diese für überflüssig oder ungenügend erachten sollten, so können sie die Geltendmachung ihrer begründeten Ansprüche verlangen.

§ 14.

Die Expropriation einzelner Theile eines Grundstückes hat derart zu geschehen, dass der im Besitze des Eigenthümers verbleibende Theil

brauchbar, oder doch wenigstens in dem Masse zu verwerthen sei, wie er dies vor der Expropriation war.

§ 15.

Wenn drei Viertheile eines Grundstückes expropriirt werden, so ist der Eigenthümer berechtigt, zu verlangen, dass auch das verbleibende Viertel expropriirt, und zu diesem Zwecke in den Expropriationsentwurf aufgenommen werde, mit Ausnahme jener Hotter, wo die Commassirung noch nicht stattgefunden, wenn anders nicht zu beweisen ist, dass eine solche auch nicht stattfinden wird, oder dass der zu expropriirende Grund solcher Natur sei, dass die Commassirung sich auf denselben nicht erstrecken wird (z. B. Intravillangründe, Weingärten u. s. w.).

§ 16.

Gebäude, Wasserwerke, oder andere auf den zu expropriirenden Gründen liegende unbewegliche Appertinenzien, sind nie theilweise, sondern nur im Ganzen Gegenstände der Expropriation.

§ 17.

Der Eigenthümer kann die Expropriation des ganzen Besitzes und die Aufnahme desselben in den Expropriationsentwurf fordern:

a) wenn das Gebäude, dessen Hof, Garten und Intravillangrund zum Theil oder ganz expropriirt wurde, in Folge dieser Expropriation nicht mehr dem früheren Zwecke oder Bestimmung gemäss verwendet werden kann;

b) wenn von mehreren, zum Wirthschafts-, Fabriks- oder Industriebetriebe gehörigen Gebäuden eines derselben oder der dazu gehörige Intravillangrund expropriirt wird und dadurch der Betrieb des früheren Geschäftes unmöglich wird;

c) wenn nur ein Theil des Intravillangrundes expropriirt wird, und der übrig bleibende Theil nicht mehr dem früheren Zwecke gemäss benützt werden kann;

d) wenn ein Intravillangrund in Folge des Expropriationsverfahrens mit Servituten belastet werden sollte;

e) endlich wenn der Eigenthümer irgend eines mit dem Intravillangrund verbunden gewesenen Rechtes oder industriellen Betriebes entweder ganz beraubt, oder dessen Fortsetzung doch bedeutend kostspieliger gemacht würde. —

In allen diesen Fällen hört die Berechtigung des Eigenthümers zu obiger Forderung auf, wenn der Expropriationswerber sich erbietet, den Intravillangrund aus einem diesem angrenzenden anderen Grunde derart zu ergänzen, dass derselbe, auch nach Expropriation eines Theiles desselben, seinem früheren Zwecke nachweisbar entsprechen wird.

§ 18.

Sowohl jene Gebäude, welche im öffentlichen Interesse auf den zu expropriirenden Gründen errichtet werden, als auch die Interessen der Privaten erfordern gleicherdings Sicherheitsmassregeln gegen Feuersgefahr, welche durch die auf dem expropriirten Grund errichteten Bauten oder Verkehrsmittel veranlasst werden könnte. Demzufolge ist bezüglich aller jener Unternehmungen, deren Betrieb mittelst Feuer bewirkt wird, der Expropriationsentwurf derart zu verfassen, dass die Unternehmungslinien oder der Umfang des Bauterrains:

a) von den mit feuersicherem Material gedeckten Gebäuden wenigstens 6 Klafter,

b) von den mit Schindeln oder Brettern gedeckten Gebäuden wenigstens 15 Klafter.

c) von den mit Rohr oder Stroh gedeckten mindestens 40 Klafter,

d) von Scheuertennen und den zur Bereitung oder Verwahrung leicht entzündbarer Stoffe dienenden Gebäuden wenigstens 50 Klafter entfernt angelegt werden.

Diese Regeln sind auch für die rings um die Unternehmungen — nach deren Ausführung — aufzuführenden Privatbauten aller Art massgebend.

§ 19.

Wenn sich bei der Anfertigung des Planes zu irgend einem Unternehmen solche Terrainschwierigkeiten ergeben, in Folge deren die obigen Entfernungen entweder gar nicht oder nur mit schweren Opfern eingehalten werden können, so ist der Expropriationswerber verpflichtet, die in die angegebenen Radienentfernungen hineinfallenden Gebäude, den vorangelassenen Principien gemäss, in den Expropriationsplan aufzunehmen, beziehungsweise zu erklären, dass er die nicht feuersicher gedeckten Gebäude, wenn dies ohne Beschädigung derselben zu bewerkstelligen ist, mit feuersicheren Dächern versehen werde.

In letzterem Falle trifft die Umgestaltung nur einmal den Expropriationswerber, die Erhaltung und mit der Zeit nothwendig werdenden Ausbesserungen und Erneuerungen hingegen den Eigenthümer.

§ 20.

Wenn die im § 19 angegebene Umgestaltung nicht möglich ist, sind derlei Gebäude und Werke gleichfalls in den Expropriationsplan aufzunehmen.

§ 21.

Auf Grund der im II. Abschnitte bezeichneten Vorarbeiten ist für jeden Hotter insbesondere im Sinne der in diesem Abschnitte bestimmten

Vorschriften eine Skizze des projectirten Unternehmens und eine Expropriationsconscription zu verfassen, welche zusammen den Expropriationsentwurf bilden. Die Feststellung dieses Entwurfes wird, insoferne zwischen den Parteien kein Vergleich zu Stande kommt, dem in den §§ 25 bis 30 vorgeschriebenen Verfahren gemäss erfolgen.

§ 22.

Die Projectskizze soll alle längst der zu expropriirenden Linie liegenden Besitztheile sammt Angabe der topographischen und Localisirungszahlen derselben enthalten, und hat dort, wo Grundbücher bestehen, mit den betreffenden Theilen der grundbuchsamtlichen Situationspläne übereinzustimmen.

In dieser Skizze ist die Expropriationslinie mit besonderer Farbe kenntlich zu machen, die auf den einzelnen Bestandtheilen liegenden Gebäude mit Buchstaben, die Servituten hingegen mit kreuzförmigen Zeichen anzudeuten. Die Projectskizze kann in beliebige Abschnitte getheilt werden, doch müssen alle nach derselben Scala angefertigt und diese Scala auf jeder einzelnen angegeben werden.

§ 23.

Die Expropriatonsconscription muss mit der Projectskizze in vollem Einklang stehen. Die Rubriken derselben sind die folgenden:

1. die Ordnungszahl;
2. der Name des Besitzers;
3. die Localisirungs- und topographische, und dort, wo Grundbücher bestehen, die Seitenzahl des Grundbuchsprotokolles jener Parcelle, aus welcher die Expropriation geschehen soll;
4. der Hotter, in welchem der Grund liegt, und die Culturart, zu welcher er gehört;
5. der Flächeninhalt des ganzen Besitztheiles, wie er in dem Grundbuch oder dem Steuerbuche eingetragen ist;
6. die Länge und Breite, sowie die gesammte Ausdehnung des zu expropriirenden Theiles in Klaftern berechnet;
7. die Beschreibung der übrigen zu expropriirenden Gegenstände;
8. der Expropriationspreis, und zwar des zu expropriirenden Grundes und der übrigen Gegenstände im Einzelnen und in der Gesammtsumme;
9. Anmerkungen.

Am Schlusse der Conscription sind die für das Unternehmen zu erwerbenden Rechte: z. B. das Recht der Verköstigung, der Schotterführung etc, ferner die Servituten, sowie die im § 13 dieses Gesetzes erwähnten Uebergangswege, Schleussen, Brücken etc. zu verzeichnen,





und zwar, wenn diese Rechte oder Servituten mit einem Gebäude oder einem anderen Gegenstande rechtlich oder ihrer Natur nach verbunden sind, mit Berufung auf die Nummer des betreffenden Gegenstandes oder Gebäudes.

§ 24.

Bei Zusammenstellung der Expropriationsconscription haben dort, wo Grundbücher bestehen, die Grundbuchsbehörden mitzuwirken, und der Unternehmer kann vor Beginn der Zusammenstellung mit einem die Localisirungsnummern der innerhalb der Expropriationslinie fallenden Parcellen ausweisenden Gesuche die Anmerkung der Protokollszahlen in den einzelnen Grundbuchsprotokollen verlangen, damit die Expropriation anderen Personen gegenüber, welche später Rechte erwerben sollten, gehörig bekannt gemacht werde.

IV. Abschnitt.

Von dem Verfahren hinsichtlich der Feststellung des Expropriationsplanes.

§ 25.

Die vollendete Projectskizze und die Conscription ist dem Communicationsminister in zwei Exemplaren vorzulegen, welcher eines derselben der betreffenden Jurisdiction übersendet, und zugleich zur Feststellung des Expropriationsentwurfes einen Verhandlungstermin anberaumt (§§ 22, 23 und 24).

Diese Verhandlung wird von einer Commission gepflogen. Mitglieder derselben sind: Ein vom Communicationsminister entsendeter Beamter als Präses und zwei von der betreffenden Jurisdiction exmittirte Beamte. Wenn jedoch der Communicationsminister die Entsendung eines Ministerialbeamten nicht für nothwendig erachtet, so steht sowohl die Anberaumung des Verhandlungstermines, als auch die Ernennung des Commissionspräses der Jurisdiction zu. Aufgabe dieser Commission wird es sein, über alle Ansprüche und Bemerkungen zu entscheiden, welche die Parteien auf Grund des III. Abschnittes dieses Gesetzes etwa machen dürften. Vor dieser Commission können sich sowohl der Communicationsminister, als auch der Unternehmer und die einzelnen betheiligten Parteien durch rechts- und sachkundige Individuen vertreten lassen.

Von dem anberaumten Verhandlungstermine wird sowohl der Unternehmer, als auch die Gemeindeobrigkeit, und zwar wenigstens acht Tage im Vorhinein, durch die Jurisdiction verständigt, welche unter Einem auch die Expropriationsprojectskizze und Conscription an die Gemeindevorstehung schickt, und diese in der Verständigung darauf hinweist, dass von allen Mitinteressenten in die obigen Documente Einsicht zu nehmen,

und deren etwaige Bemerkungen gegen den Expropriationsplan entweder schriftlich, oder in dem zu diesem Zweck aufzunehmenden Protokolle, oder aber am Verhandlungstage vor der Commission auch mündlich vorzubringen sind, da im entgegengesetzten Falle die rechtliche Vermuthung dahin gehen wird, dass der sich nicht äussernde Betheiligte den Expropriationsplan seinerseits angenommen habe. Ferner wird dieselbe bedeutet, dass die Commission über die Feststellung der Expropriation, auch wenn Niemand erscheinen sollte, meritorisch entscheiden wird.

Diese Verständigung und Weisungen hat die Gemeindevorstehung den Grundbesitzern in der Gemeinde mitzutheilen, beziehungsweise dieselben dem Ortsgebrauche gemäss kundzumachen, und die erfolgte Kundmachung amtlich zu bestätigen, welche Bestätigung den Acten beizuschliessen ist.

Die Kundmachung ist durch die Jurisdiction auch im Amtsblatte einmal zu veröffentlichen.

§ 26.

An dem dem vorigen Paragraph gemäss anberaumten Termine ist die Gemeindevorstehung verpflichtet, die etwaige Bemerkungen der Gemeinde oder Einzelner enthaltenden Aeusserungen oder Protokolle, sowie das die Kundmachung bestätigende Zeugniss dem Präses der Commission zu übergeben.

Wenn aus dem Gemeindeberichte hervorgehen sollte, dass irgend eine betheiligte Partei wegen Abwesenheit sich nicht äussern konnte, und ihr diesbezüglicher Vertreter sich bei Beginn des Verfahrens nicht einfände, so soll für dieselbe von Seite der vorgehenden Commission sogleich und womöglich ein mit der Sachlage vertrauter Curator bestellt werden, welcher sich über den Expropriationsplan bei Gelegenheit der Verhandlung im Interesse seines abwesenden Clienten zu äussern verpflichtet ist.

§ 27.

An dem anberaumten Verhandlungstage werden vor Allem die Bemerkungen der Gemeinde, und dann der Ordnungszahl nach die der Interessenten in Verhandlung genommen. Vor Allem ist immer der gütliche Ausgleich zu versuchen, und wenn er zu Stande kommt, zu Protokoll zu nehmen. Wenn er nicht gelingt, so fällt die vorgehende Commission nach beiderseitiger Vernehmung der Parteien und Erwägung ihrer Gründe und wo sie es für nöthig erachtet, nach allsogleich zu vollziehendem und zu Protokoll genommenem Beschau, meritorischen Beschluss, worin sie ausdrücklich feststellt, inwieweit der Expropriationsplan bestätigt werde, und inwieweit andererseits und in welcher Richtung er Aenderung erleidet.

§ 28.

Dieser Beschluss wird allsogleich mündlich kundgemacht und schriftlich den Acten beigeschlossen. Der unbefriedigten Partei steht das Recht zu, gegen den Beschluss an den Communicationsminister zu recurriren, sie ist jedoch gehalten, diesen Recurs drei Tage nach erfolgter Publication der vorgehenden Commission schriftlich zu überreichen oder vor derselben anzumelden.

§ 29.

Die vorgehende Commission hat den Recurs, oder das hierüber aufgenommene Protokoll, sammt allen auf das Verfahren bezüglichen Schriften und Plänen binnen drei Tagen dem Communicationsminister vorzulegen, der das Verfahren annulliren oder dessen Ergänzung oder Beischaffung neuer Daten anordnen kann, und über die sich ergebenden Fragen im Einvernehmen mit dem Justizminister endgiltig entscheidet.

Wenn in Folge des Recurses neue Daten verlangt würden, sind diese binnen acht Tagen zu beschaffen und vorzulegen.

§ 30.

Wenn in dem Expropriationsentwurf, entweder über Vereinbarung der Parteien oder im Falle einer Verfügung der Commission und Berufung gegen dieselbe über Entscheidung des Communications- und Justizministers Veränderungen vorzunehmen sind: so hat die Commission wegen schleuniger Vornahme derselben das Nöthige zu verfügen.

Der auf solche Art zu Stande gekommene Plan ist mit den Worten: „durch Vergleich" — oder „durch endgiltiges Erkenntniss festgestellt" — zu authenticiren, und dem competenten Gerichtshofe sogleich zu übersenden.

Es können jedoch auch vor dem gerichtlichen Verfahren auf Grund des festgestellten Expropriationsplanes die Bauarbeiten auf dem in jenem aufgenommenen Terrain begonnen werden, wenn der Communicationsminister dies für dringend nothwendig erklärt, jedoch nur unter den folgenden Bedingungen:

a) Kann der Bauunternehmer an den auf diesem Terrain befindlichen Gebäuden, vor Beendigung der Expropriation derselben, nichts verändern.

b) Wenn bezüglich des Entschädigungspreises zwischen dem Expropriationswerber und dem Eigenthümer ein Ausgleich zu Stande gekommen ist, und auf der zu expropriirenden Realität keine grundbücherlich einverleibten Lasten oder vorgemerkten Ansprüche haften, so hat der Expropriationswerber dem Eigenthümer den ganzen Expropriationspreis sogleich auszuzahlen.

c) Wenn aber bezüglich des Entschädigungspreises kein Vergleich besteht, oder die zu expropriirende Realität mit angemerkten Ansprüchen oder einverleibten Forderungen belastet ist, so ist der Expropriationswerber verpflichtet, bevor er die Bauarbeiten in Angriff nimmt, den 30fachen Betrag des im Steuerbuch von dem in Bearbeitung zu nehmenden Terrain angenommenen Reinerträgnisses entweder in baarem Gelde oder in ungarischen Staatspapieren oder Pfandbriefen der ungarischen Bodencreditanstalt nach dem Pester Börsencurse in die Depositencasse jener Jurisdiction zu hinterlegen, auf deren Gebiet die zu expropriirende Realität liegt.

V. Abschnitt.

Bestimmungen über die Entschädigung.

§ 31.

Die Expropriation geschieht gegen wirkliche und vollständige Entschädigung.

Bestimmungen für die Entschädigung.

§ 32.

Bei Bestimmung des Betrages der Entschädigungssumme ist nicht nur der Werth der wahrhaft expropriirten Realität in Anschlag zu bringen, sondern:

a) auch die Werthverminderung, welche die Realität durch Zerstücklung, Zerreissung oder Belastung mit Servituten erleidet;

b) die Kosten, welche erforderlich sind, um den Grundbesitz, aus welchem ein Theil expropriirt wurde, in derselben Weise wie vor der Expropriation verwendbar zu machen;

c) jener Kostenmehrbetrag, welchen die Benutzung des verbliebenen Besitztheiles nach der Expropriation, im Vergleich zu dem Zustande vor derselben erfordert.

§ 33.

Die auf dem zu expropriirenden Grunde vorfindlichen hängenden Früchte, Anpflanzungen, sowie andere bewegliche Gegenstände sind bei Bestimmung der Expropriationssumme nicht einzurechnen. Für diese steht dem Eigenthümer im Sinne des IX. Ges.-Art. vom Jahre 1840 eine vom Expropriationswerber zu leistende besondere Schadloshaltung zu.

§ 34.

Die Entschädigungssumme ist — den Fall des gütlichen Vergleiches aufgenommen — auf Grund der Ansichten von Sachverständigen immer vom Gerichte festzustellen.

§ 35.

Der Werth der zu expropriirenden Objecte ist nach den zur Zeit der Schätzung bestehenden Preisen zu bestimmen. Als Grundlage dieser Bestimmung dienen der Reinertrag, der Localpreis, die Pachtzinse und andere bei gewöhnlichen Kaufs- und Verkaufsgeschäften in Anschlag kommende Umstände. — Jedoch die besondere Vorliebe des Eigenthümers zu dem zu expropriirenden Objecte, oder die aus einer möglicherweise eintretenden Veränderung und gar durch das in Folge der im Zuge befindlichen Expropriation zu Stande kommende Unternehmen anzuhoffende Wertherhöhung des zu expropriirenden Objectes können nicht in Anschlag gebracht werden, ebensowenig jene Meliorationen, welche der Eigenthümer nach Feststellung des Expropriationsplanes machen liess, wenn anders dieselben nicht auch dem Expropriationswerber offenbar zum Nutzen gereichen.

Wenn der Zustand des zu expropriirenden Grundes durch die Bauarbeiten eine solche Veränderung erlitten hat, dass seine frühere Beschaffenheit nach dem zur Zeit der Schätzung sich ergebenden Zustand nicht zu bestimmen ist, so wird die Beschaffenheit desselben nach den dem Eigenthümer nach der Expropriation verbliebenen und in gleicher Culturart verwendeten Theilen, und in Ermanglung solcher nach Beschaffenheit der Nachbargründe bestimmt. Beiden Parteien steht übrigens frei, mittelst der im bürgerlichen Rechtsverfahren bestimmten Beweismittel nachzuweisen, dass die Beschaffenheit des expropriirten Bodens eine von den oben bezeichneten verschiedene war.

§ 36.

Entschädigungssumme ist in der Regel in cursirendem Baargelde zu bestimmen.

§ 37.

Im Falle des § 17 dieses Gesetzes, und wenn zwischen den Parteien ein Ausgleich zu Stande kommt, kann die Entschädigung statt in Baargeld auch in einer Realität festgesetzt werden.

In solchen Fällen wird der Werth sowohl des zu expropriirenden, als auch des als Entschädigung dienenden Objectes den Bestimmungen des § 35 gemäss festgestellt.

Wenn der Werth des letzteren geringer ist als der des ersteren, so hat der Expropriationswerber die Differenz in Baarem auszugleichen.

Der zu Entschädigende ist jedoch in keinem Falle gehalten, eine in natura angebotene Entschädigung anzunehmen, in Folge deren er eine Ueberzahlung leisten müsste.

§ 38.

Die Ansprüche der Pächter und anderer Nutzniessungs- und Servituten-Berechtigten können den Lauf des Expropriationsverfahrens nicht hemmen, und können sich nur auf die Nutzniessung der Entschädigungssumme erstrecken, insoferne sie keine gegründeten Einwendungen gegen die Feststellung dieser Entschädigungssumme haben.

§ 39.

In Folge der in Angriff genommenen Expropriation können wegen Pachtaufhebung oder Pachtschillingsnachlass oder Abänderung der Pachtverhältnisse auch später keine Klagen angestrengt werden, ausser:

a) wenn das ganze Pachtobject expropriirt wird;

b) wenn in Folge Expropriirung eines Theiles des Pachtobjectes entweder die Bedingungen des Vertrages nicht erfüllt werden können, oder das gepachtete Object eine solche Aenderung erleidet, dass es seiner früheren Bestimmung nicht mehr entspricht.

In den sub *a)* erwähnten Fällen erlischt der Pachtvertrag allsogleich, in denen sub *b)* hingegen kann der Pächter die Aufhebung desselben verlangen.

§ 40.

Von dem Zeitpunkte an, als die Entschädigungssumme rechtsgiltig festgesetzt ist, sind bis zur Auszahlung oder Deponirung derselben auch 5% Interessen zu bezahlen, ausser, wenn der frühere Eigenthümer die Benützung des Objectes bis zur factischen Uebernahme desselben durch den Expropriationswerber fortsetzen sollte, in welchem Falle die 5% Interessen erst vom Tage der factischen Uebernahme an laufen.

VI. Abschnitt.

Vom Entschädigungsverfahren.

§ 41.

Bezüglich des Entschädigungsverfahrens ist, insoferne zwischen den Parteien über die Entschädigung kein Ausgleich zu Stande gekommen ist, jenes Gericht kompetent, welches die Realinstanz der zu expropriirenden Realität bildet.

§ 42.

Das Gericht hat, sobald der Expropriationsplan an dasselbe gelangte (siehe § 30), zum Beginne des Entschädigungsverfahrens eine Tagsatzung an Ort und Stelle anzuberaumen und hierzu den Expropriationswerber und die in der Conscription enthaltenen Eigenthümer oder deren gesetzliche



oder bevollmächtigte Vertreter (Vormunde, Curatoren etc). mittelst Kundmachung in der im § 25 vorgeschriebenen Art einzuberufen, für die Abwesenden und die unbekannten Aufenthaltes von amtswegen einen Curator zu bestellen und dies in der Kundmachung zu veröffentlichen. In der Vorladung ist immer ausdrücklich zu bemerken, dass das Nichterscheinen der Interessenten die Fällung einer meritorischen Entscheidung über die Entschädigung nicht aufhalten wird.

§ 43.

Das Gericht entsendet zur Leitung der Verhandlung ein Mitglied aus seiner Mitte, und gibt ihm einen Schriftführer bei.

In allen jenen Fällen, wo das Entschädigungsverfahren in mehreren Gemeinden durchzuführen ist, kann das Gericht dem Erforderniss gemäss auch mehrere Commissionen entsenden, welche das Entschädigungsverfahren zu derselben Zeit in verschiedenen Gemeinden durchführen.

§ 44.

Die Gerichtscommission hat, nachdem sie an dem anberaumten Termine an Ort und Stelle erschienen, vor Allem nach der Reihenfolge der Conscription zwischen dem Expropriationswerber und den betheiligten Eigenthümern oder deren gesetzlichen Vertretern den gütlichen Ausgleich zu versuchen. Wenn dieser gelingt, hat sie den zu Stande gekommenen Vergleich in das durch sie aufgelegte Protokoll einzutragen, und lässt selbes durch die Parteien unterschreiben.

Dieses Verfahren setzt sie solange fort, bis der Ausgleich mit allen betheiligten Parteien versucht wurde.

Sämmtliche zwischen den Parteien zu Stande gekommenen Vergleiche sind in ein und dasselbe Protokoll aufzunehmen.

§ 45.

Nach Beendigung des Ausgleiches fordert die Commission jene Parteien, welche zu einem Vergleich zu bewegen nicht gelungen war, auf, zur Bestimmung der Entschädigungssumme sachverständige Schätzleute zu benennen.

§ 46.

Für Gebäude und Industriewerke, für Wasser- und sonstige Bauten, sowie für die einzelnen Culturarten der Realitäten sind, insoferne hierzu besondere Fachbildung erforderlich ist, für jedes besondere Sachverständige zu benennen.

§ 47.

Die Sachverständigen müssen die in der Gerichtsordnung vorgeschriebenen Eigenschaften besitzen; die Betheiligten, oder Jene, welche

auf das zu expropriirende Object grundbücherlich ausgewiesene Rechte oder Ansprüche haben, können nicht als Sachverständige verwendet werden.

§ 48.

Dem Expropriirenden steht frei, bei Vornahme der Schätzung seine regelmässig verwendeten Sachverständigen zu benennen; diese Sachverständigen müssen jedoch vor jeder neuen Schätzung den in der Gerichtsordnung vorgeschriebenen Eid ablegen.

§ 49.

Die gleichmässig interessirten Grundbesitzer einer und derselben Gemeinde wählen zusammen je einen Sachverständigen. Wenn sie sich über die Wahl nicht einigen könnten, entscheidet die relative Majorität, wenn hingegen ein oder mehrere Sachverständige eine gleiche Zahl von Stimmen erhielten, so ist über dieselben eine neue Abstimmung vorzunehmen, und wenn auch diese zu keinem Resultat führt, so wird einer der gleiche Stimmenzahl besitzenden Sachverständigen durch das Los gewählt.

§ 50.

Wenn sich irgend eine Partei weigern sollte, einen Sachverständigen zu wählen, so wird der exmittirte Richter statt derselben einen solchen wählen. Bezüglich der vorgeladenen, jedoch weder persönlich, noch durch ihre Vertreter erschienenen Interessenten gilt die Rechtsvermuthung, dass sie sich mit dem während ihrer Abwesenheit gepflogenen Entschädigungsverfahren zufrieden geben.

§ 51.

Wenn eine oder die andere Partei gegen die ernannten Sachverständigen eine Einwendung zu machen hat, muss sie diese sogleich vorbringen. Ueber derlei Einwendungen hat der Richter sofort zu entscheiden, beziehungsweise die Wahl eines neuen Sachverständigen zu veranlassen.

§ 52.

Der Richter ernennt zu jeder Sachverständigencommission einen dritten Sachverständigen als Vorsitzenden, sodann erklärt er die Schätzungscommissionen als constituirt, und fordert die Parteien auf, hinsichtlich der jenen zu ertheilenden Weisungen ihre Wünsche vorzutragen.

Nachdem die wesentlichen Punkte dieser Wünsche zu Protokoll genommen sind, entscheidet der Richter sogleich über dieselben, und stellt demgemäss die Instruction für die Schätzungscommissionen fest, beraumt für den Schätzungsvollzug einen Termin an, ladet die Sachverständigen unter Hinweisung auf die in dem Gerichtsverfahren bestimmten Folgen

der Nichteinhaltung hierzu mündlich oder schriftlich vor, und macht dies Alles gleichzeitig im Protokoll ersichtlich.

§ 53.

An dem zur Schätzung anberaumten Tage beeidet der Richter die Sachverständigen, indem er sie auf die im § 52 erwähnte Instruction erinnert, und beauftragt dieselben mit dem Vollzuge der Schätzung in der Reihenfolge der Conscription.

§ 54.

Die Befunde der Sachverständigen über die vollzogene Schätzung werden zu Protokoll genommen, und sowohl von diesen als von den etwa gegenwärtigen Parteien, oder deren Vertretern unterfertigt, und sodann das Protokoll durch die Gerichtscommission geschlosen.

§ 55.

Bei grösseren Gebäuden oder Industriewerken wird den Sachverständigen gestattet, ihre Befunde auch schriftlich vorzulegen. Derlei Sachverständigenbefunde sind dem Protokolle beizulegen und dies im Protokolle anzumerken.

§ 56.

Sobald das Schätzungsverfahren in einer Gemeinde beendet ist, legt die Gerichtscommission das hierüber aufgenommene Protokoll sammt den darauf bezüglichen Schriften dem exmittirenden Gerichtshofe vor, welcher dasselbe längstens binnen acht Tagen erledigt.

Der Gerichtshof fällt über die Entschädigungsfrage auf Grund der geschlossenen Vergleiche, respective der Schätzung der Sachverständigen meritorische Entscheidung, oder, wenn dies der obwaltenden Mängel halber nicht möglich wäre, annullirt er das Verfahren je nach Bedarf entweder ganz oder theilweise, und ordnet ein neues an.

Von dieser Entscheidung verständigt er die betheiligten Parteien, und dort, wo Waisen oder unter Curatel Befindliche mit Interessirt sind, die Waisenbehörde, bei Expropriirung von Fideicommissgütern aber auch die Fideicommissbehörde.

§ 57.

Meritorische Verfügungen enthaltende Beschlüsse müssen:

a) eine genaue Beschreibung der zu expropriirenden Realität,

b) eine genaue Bestimmung des Entschädigungsmodus und der Entschädigungssumme

in sich enthalten.

§ 58.

Gegen einen meritorischen Beschluss des Gerichtshofes kann jede interessirte Partei innerhalb dreier Tage nach der Zustellung die Nullitäts-

beschwerde einreichen, welche durch das betreffende Gericht im Verlaufe weiterer drei Tage an den königlichen Cassationshof vorzulegen ist.

§ 59.

Nullitätsbeschwerden können nur wegen Verletzung der Form des in diesem Abschnitte bestimmten Verfahrens und in dem Falle erhoben werden, wenn bei Fällung einer meritorischen Entscheidung die Vorschriften der Gerichtsordung ausser Acht gelassen wurden.

§ 60.

Wenn bezüglich der Entschädigung aller in einer Gemeinde zu expropriirenden Objecte eine meritorische Entscheidung erflossen ist, hat der Gerichtshof in jene Rubrik der Conscription, welche zur Verzeichnung der Entschädigungssumme angelegt wurde, die festgesetzten Summen gerichtlich eintragen zu lassen, und dort, wo die Entschädigung in natura geleistet wird, deren Modus in der Anerkennungsrubrik ausführlich vorzumerken, und die so ergänzte Tabelle in amtlicher Form dem Expropriationswerber übergeben zu lassen.

§ 61.

Nach eingetretener Rechtskraft des Entschädigungserkenntnisses und nach Ausbezahlung der Entschädigungssumme kann der Expropriationswerber die in dem festgestellten Expropriationsplane aufgenommenen Objecte, insoferne dieselben nach den Bestimmungen des § 30 noch nicht in seinem Besitze wären, sogleich factisch in Besitz nehmen, und wenn er hierin durch wen immer gestört werden sollte, so hat die politische Behörde über sein Ansuchen Brachium anzuordnen.

§ 62.

Hierauf folgen bezüglich der Locomotiveisenbahnen und schiffbaren Canäle jene Vorgänge, welche der I. Ges.-Art. vom Jahre 1868 betreffs der centralisirten grundbücherlichen Eintragung dieser Unternehmungen vorschreibt [1]), mit der Abänderung jedoch, wonach in die den §§ 9 und 10 des obberufenen Gesetzartikels gemäss zu erlassende Kundmachung bezüglich des Authentications-Termines gleichzeitig auch die im § 17 desselben Gesetzartikels vorgeschriebene Aufforderung zu Anspruchsmeldungen aufgenommen werden kann; die Bestimmungen über die Bekanntmachung und die Verständigung der grundbücherlichen Mitinteressenten bleiben indess unverändert.

Die Art der Auszahlung der Entschädigungssumme hat den Bestimmungen des 19. und der folgenden Paragraphe des obigen Gesetzes gemäss zu erfolgen, insoferne der Unternehmer in Uebereinstimmung mit den grund-

[1]) Vergl. Beilage VIII,



bücherlichen Mitinteressenten die Auszahlung nicht schon früher bewerkstelligte.

§ 63.

Bei anderen Expropriationen sind bezüglich der Anfertigung und Authentication der Conscription, des Planes und des individuellen Ausweises, bezüglich der Anspruchsmeldungen, des Nachweises der Ausbezahlung der Entschädigungssummen, und dort, wo Grundbücher bestehen, auch bezüglich der grundbücherlichen Abschreibung gleichfalls die Bestimmungen des I. Ges.-Art. vom Jahre 1868 zu beobachten, mit dem Unterschiede, dass nur die in den Punkten *d)* und *e)* des § 8 des obberufenen Gesetzartikels benannten Exmittirten der Grundbuchsbehörde, respective Realinstanzen, und ein vom Gerichtspräses zu ernennender Ingenieur die Authentication vollziehen.

Insoferne die expropriirten Objecte Gegenstand der grundbücherlichen Aufnahme bilden, wie zum Beispiel: Privatpferdebahnen, Bergwerksbahnen etc., sind diese in ein oder mehrere Partien abzutheilen, mit besonderen Localisirungsnummern zu versehen, und auf den Namen des Unternehmers im Gemeindegrundbuch aufzunehmen. Dort, wo noch keine Grundbücher bestehen, verständigt die vorgehende Realinstanz unter Mittheilung des Expropriationsentwurfes die betreffende Grundbuchsdirection zum Zwecke dieser Aufnahme.

VII. Abschnitt.

Von den verschiedenen Rechten und Pflichten der früheren Eigenthümer der expropriirten Gründe.

§ 64.

Wenn das Unternehmen, wegen dessen Zustandekommens die Expropriation geschehen ist, innerhalb der zum Bau gestatteten Frist nicht in Angriff genommen wird, ist der frühere Besitzer gegen Rückgabe der Entschädigungssumme berechtigt, seine expropriirte Realität zurückzufordern, und zugleich für etwa auf seinem Besitze verursachte Deteriorationen Schadenersatz anzusprechen.

§ 65.

Wenn sich im Verlaufe der Ausführung des Unternehmens herausstellen sollte, dass der expropriirte Raum zum Zwecke des Unternehmens nicht genügt, kann bezüglich des noch erforderlichen Terrains nachträglich eine weitere Expropriation erfolgen, welche durchgehends nach den für die erste Expropriation geltenden Bestimmungen zu geschehen hat.

§ 66.

Wenn nach Beendigung des Unternehmens von dem expropriirten Complex solche Theile übrig bleiben, welche die Unternehmung zur Veräusserung kommen lässt, so steht bezüglich solcher das Rückkaufsrecht den früheren Besitzern zu.

Der Expropriationswerber ist daher verpflichtet, sie zur Ausübung ihres diesbezüglichen Rechtes aufzufordern; die früheren Eigenthümer dagegen sind gehalten, sich binnen 30 Tagen nach erfolgter Aufforderung bestimmt zu erklären, weil sonst angenommen wird, dass sie von ihrem Rückkaufsrechte abgestanden seien.

§ 67.

Das Eigenthum der im § 66 erwähnten Gründe kann anf andere, zum Rückkauf nicht berechtigte Personen nur dann grundbücherlich einverleibt werden, wenn zugleich dargethan wurde, dass der zum Rückkauf Berechtigte von seinem diesbezüglichen Rechte innerhalb der gesetzlichen Frist keinen Gebrauch zu machen wünschte.

§ 68.

Wenn sich der Rückkauf auf das ganze expropriirte Object erstreckt, ist der ganze Entschädigungspreis sogleich zurückzuzahlen; wenn er sich jedoch nur auf einen Theil desselben beschränkt, so ist nur jene Quote des Entschädigungspreises zurückzuzahlen, welche auf den rückgekauften Theil entfällt.

In beiden Fällen kann für die mittlerweilige Deterioration des Objectes eine Entschädigung, beziehungsweise Preisnachlass beansprucht werden; der Expropriirende hingegen kann für Meliorationen oder Wertherhöhung keinen höheren Preis verlangen.

Wenn der Expropriationswerber auf dem zurückgegebenen Grund Pflanzungen oder anderweitige Gegenstände hätte, welche, ohne der Realität Schaden zuzufügen, entfernt werden können, so ist er berechtigt, diese binnen 90 Tagen wegräumen zu lassen.

§ 69.

Die gerichtliche Austragung aller aus den in diesem Abschnitte erwähnten Rechtsverhältnissen entspringenden Fragen ist im Wege des in der Gerichtsordnung vorgeschriebenen protokollarischen Verfahrens durch die competente Realinstanz zu vollziehen.

§ 70.

Wenn in der Person der Eigenthümer der zu expropriirenden oder expropriirten Objecte mittlerweile eine Aenderung eintreten sollte, so bleiben die Erklärungen der Rechtsvorgänger auch für die Rechtsnachfolger bindend.

VIII. Abschnitt.

Von den öffentlichen Lasten und den Kosten.

§ 71.

Von dem Tage an, an welchem der Expropriationswerber den Entschädigungspreis ausbezahlt oder zu Händen des Gerichtes erlegt hat, trägt er auch die für das expropriirte Object zu zahlenden öffentlichen Lasten, und hat dieselben, insoferne sie durch den früheren Besitzer schon vorausbezahlt worden wären, diesem zu ersetzen.

§ 72.

Wenn sich bezüglich der auf den expropriirten Grund entfallenden öffentlichen Lasten erst zu erledigende Fragen ergeben sollten: so werden dieselben durch die Authenticationscommission der Expropriationsconscription und der Pläne endgiltig entschieden (siehe § 8 des I. Ges.-Art. vom Jahre 1868) und die gefällten Beschlüsse derselben im administrativen Wege vollzogen.

§ 73.

Da die Expropriation bei Eisenbahnen zum Zwecke eines Unternehmens geschieht, welches sogleich oder im Laufe der Zeit Eigenthum des Staates wird: so sind alle streng genommen auf die Expropriation bezughabenden Eingaben, Protokolle, Erklärungen, Beschlüsse und Recurse taxstempel- und gebührenfrei; desgleichen ist bei Unternehmungen der erwähnten Art für die deponirten Entschädigungssummen keine Depositengebühr zu entrichten. Diese Befreiung erstreckt sich auch auf den wechselseitigen Austausch der durch die Unternehmungslinie gespaltenen Besitztheile, falls ein solcher Tausch bei der Verhandlung über die Feststellung des Expropriationsplanes angemeldet wurde; auf Kaufs- und Verkaufsgebühren und Quittungen hingegen erstreckt sich dieselbe nicht.

§ 74.

Die im Verlaufe des Expropriationsverfahrens erwachsenden Kosten, welche das Gericht festzustellen hat, muss der Expropriationswerber tragen, beziehungsweise vorschiessen.

IX. Abschnitt.

Von den zeitweiligen Expropriationen und den Servituten.

§ 75.

Wenn zu den im § 1 aufgezählten Unternehmungen im Allgemeinen, insbesondere aber zum Bau und Erhaltung der Strassen und anderer öffentlichen Bauten, zu Wasser-Regulirungs-, Wasser-Durchleitungs- und Drainirungs-,

sowie Entsumpfungs- und anderer ähnlichen Arbeiten, zum Zwecke der Herstellung von Wegen, zur Herbeischaffung und Aufschichtung des nöthigen Materiales hierzu, ferner zu Vorkehrungen gegen Ueberschwemmungen und zur Ermöglichung des Schiffszuges, sowie im Allgemeinen zur Befriedigung eines gemeinsamen Bedürfnisses irgend ein Grund zwar nicht für immer, so doch, wenn auch auf unbestimmte Zeitdauer, zu zeitweiliger Benützung nothwendig erscheint: so ist die provisorische Ueberlassung des erforderlichen Grundes, eventuell die Servitutsbelastung desselben anzuordnen.

§ 76.

Insoferne das Unternehmen, wozu eine solche zeitweilige Expropriation erforderlich ist, noch nicht concessionirt wäre, muss in jedem einzelnen Falle die Bewilligung bei der betreffenden Administrations- (Comitat, Stadt, District und Stuhl) Behörde angesucht werden; dem Gesuche sind die Projectskizze und die die Nothwendigkeit oder Zweckmässigkeit der Expropriation nachweisenden Daten und Beweismittel beizulegen. Bei Wasserarbeiten ist durch Befunde von Sachverständigen überdies nachzuweisen, dass durch das auszuführende Unternehmen weder eine Ueberschwemmung noch eine Versumpfung verursacht werden, noch die Rechte Anderer beeinträchtigt würden.

§ 77.

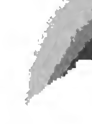
Das Gesuch ist den betreffenden Eigenthümern oder deren gesetzlichen Vertretern oder Curatoren, sowie der bezüglichen Gemeindevorstehung früher mitzutheilen, und durch eine Commission an Ort und Stelle in Verhandlung zu nehmen. Die Commission hat, im Falle kein Ausgleich zu Stande kommt, die Bemerkungen und Daten beider Parteien in Begleitung eines Begutachtungsberichtes an die betreffenden Behörden gelangen zu lassen, demzufolge über das Gesuch entschieden wird.

§ 78.

Gegen dieses Erkenntniss ist jede betheiligte Partei berechtigt, an den Communicationsminister zu recurriren, welcher, falls er eine neue Untersuchung oder Beibringung neuer speciell zu bezeichnender Daten nicht fur nothwendig erachtet, die angesuchte Erlaubniss im Einvernehmen mit dem Justizminister endgiltig ertheilt oder verweigert.

§ 79.

Da weder der Staat noch Private irgend welches Eigenthum eines Dritten ohne Entschädigung in Anspruch zu nehmen berechtigt sind, so kann auch die zeitweilige Expropriation immer nur gegen vollständige Entschädigung erfolgen.



Diese zeitweilige Expropriation kann auch bezüglich der in den Flussbetten vorfindlichen Materialien angesucht werden, insoferne diese nach dem Gesetze als das Eigenthum der Uferbesitzer anzusehen sind. Dies gilt jedoch nicht auch von den Sandbänken der schiffbaren Flüsse.

§ 80.

Von den zeitweilig expropriirten Objecten ist vom Zeitpunkte der Rechtskräftigkeit des Expropriationsvergleiches oder Beschlusses an der Pachtzins in halbjährigen anticipativen Raten zu zahlen.

§ 81.

Vor der Besitznahme ist der Werth aller zeitweilig expropriirten Objecte durch Sachverständige festzustellen. Eine gleiche Werthbestimmung erfolgt auch dann, wenn das expropriirte Object bei Erlöschung der Nothwendigkeit der Expropriation wieder in den Besitz des Eigenthümers zurückfällt. Die sich aus der Vergleichung der beiden Schätzungen ergebende Werthverminderung ist durch den Expropriationswerber bei sonstiger Execution in administrativem Wege sogleich zu ersetzen. Für eine Wertherhöhung indessen kann der Expropriationswerber nichts verlangen.

§ 82.

Wenn die zeitweilige Expropriation nicht für den Staat oder eine Behörde, sondern zu Gunsten eines Unternehmens oder einer Privatperson geschieht, so ist der betreffende Eigenthümer berechtigt, für die ihm in Folge etwaiger Werthverminderung mit der Zeit zustehende Entschädigung genügende Sicherstellung zu verlangen.

§ 83.

Bezüglich der Feststellung sowohl der Jahresbezüge als auch des Werthes muss nach jenen Principien und Vorschriften vorgegangen werden, welche in dem V. und IV. Abschnitte dieses Gesetzes festgestellt wurden.

§ 84.

In Bearbeitung befindliche Steinbrüche und Lager können zeitweilig nicht expropriirt werden.

§ 85.

Die für die Werthverminderung zeitweilig expropriirter Realitäten zu zahlenden Beträge sind in allen Fällen, wo auf einem derart expropriirten Object grundbücherlich einverleibte Lasten oder vorgemerkte Ansprüche haften, bei der Grundbuchsinstanz zu deponiren, welche bezüglich dieser nach denselben Bestimmungen vorgeht, die betreffs der Entschädigungsbeträge in dieser Hinsicht bestehen.

§ 86.

Der Umstand, dass die Landstrasse oder ein anderes Unternehmen, dessen Realisirung die provisoriche Expropriation nothwendig macht, sich auf dem Gebiete einer anderen Jurisdiction befindet, als der zu expropriirende Grund, kann die zeitweilige Expropriation nicht hindern.

§ 87.

Wenn die Realisirung eines Unternehmens nur so bewerkstelligt werden kann, dass es das Gebiet eines schon früher concessionirten und durch Vornahme der Expropriation schon in Angriff genommenen Unternehmens durchschneide: so sind die Eigenthümer des letztgenannten Unternehmens verpflichtet, diese Servitut zu dulden.

Ob in solchem Falle für derartige Servituten überhaupt eine Entschädigung, und in welchem Betrage platzzugreifen hat, ist vom Communications- und Justizminister endgiltig zu entscheiden.

§ 88.

Inwieferne eine Abweichung von diesem Gesetze stattzufinden hat, wenn im Weichbilde der Städte Pest-Ofen eine Expropriation zum Zwecke der in diesem Gesetze behandelten Unternehmungen geschieht, wird in einem besonderen Gesetze festgestellt werden.

§ 89.

Ueber die zu bergmännischen Zwecken nöthigen Expropriationen entscheidet das Berggesetz.

§ 90.

Dieses Gesetz tritt am 1. Januar 1869 in's Leben, und werden mit dem Vollzug desselben die Minister für Communication, des Innern und der Justiz betraut.



Beilage VII.

Gesetz vom 19. Mai 1874, R. G. Bl. Nr. 70,

betreffend die Anlegung von Eisenbahnbüchern, die Wirkung der an einer Eisenbahn eingeräumten Hypothekarrechte und die bücherliche Sicherung der Pfandrechte der Besitzer von Eisenbahn-Prioritätsobligationen.

Mit Zustimmung der beiden Häuser des Reichsrathes finde Ich anzuordnen, wie folgt:

I. Von der Anlegung der Eisenbahnbücher.

1. Allgemeine Bestimmungen.

§ 1.

Für Eisenbahnen, welche dem öffentlichen Verkehre zu dienen haben und zu deren Herstellung das Expropriationsrecht zugestanden ist, sind Eisenbahnbücher anzulegen.

§ 2.

In das Eisenbahnbuch sind alle im Besitze einer Eisenbahnunternehmung stehenden Grundstücke einzutragen, welche zum Betriebe der Eisenbahn zu dienen haben (Eisenbahngrundstücke).

§ 3.

Das Eisenbahnbuch besteht aus den Eisenbahneinlagen und einer Urkundensammlung.

§ 4.

Für jede Eisenbahn, beziehungsweise für jeden Theil derselben, welcher den Gläubigern gegenüber als Ganzes zu gelten hat, ist eine Einlage zu errichten.

Bei Eisenbahnen, welche das Geltungsgebiet dieses Gesetzes überschreiten, sowie bei fremden Eisenbahnen, welche sich mit einem Theile ihrer Linie in dieses Gebiet erstrecken, ist für den innerhalb dieses Gebietes gelegenen Theil eine Einlage zu eröffnen.

§ 5.

Die den Inhalt einer Einlage bildende Bahn ist als eine bücherliche Einheit anzusehen.

Diese Einheit umfasst auch das ganze im Besitze der Unternehmung befindliche Materiale, welches

1. zur Herstellung oder Instandhaltung der Bahn bestimmt ist, sofern es bereits in den örtlichen Bereich der Bahn gebracht ist, oder

2. zum Betriebe der Bahn gehört, und zwar von diesem sowohl

a) das in feste Verbindung mit der Bahn gesetzte, als auch

b) das zum dauernden Gebrauche an Ort und Stelle bestimmte, sowie

c) alles übrige zum Fahrbetriebe oder in anderer Weise zum Betriebe der Bahn gehörige Materiale.

In Ansehung der fremden Eisenbahnen, welche sich mit einem Theile ihrer Linie in das Geltungsgebiet dieses Gesetzes erstrecken, ist das unter 2 *c)* bezeichnete Betriebsmaterial nicht als zu der bücherlichen Einheit gehörig anzusehen, sofern nicht durch ein mit der betreffenden Regierung geschlossenes Uebereinkommen etwas Anderes festgesetzt worden ist.

§ 6.

An Theilen der als eine bücherliche Einheit behandelten Bahn können Hypothekarrechte nicht erworben werden.

Dagegen schliesst die Behandlung einer Bahn als bücherliche Einheit nicht aus, dass in Ansehung einzelner Bestandtheile der Bahn ein getheiltes Eigenthum oder ein Miteigenthum, sowie dass an einzelnen Bestandtheilen der Bahn andere die Ausübung des Eigenthumsrechtes beschränkende Rechte, wie Grunddienstbarkeiten, Bestandrechte mit der Wirkung dinglicher Rechte, bestehen.

Ingleichen wird durch die Behandlung der Bahn als bücherliche Einheit nicht ausgeschlossen, dass ein Einlösungs- oder Heimfallsrecht des Staates sich auf die diesem Rechte durch Gesetz oder Vertrag unterworfenen Objecte zu beschränken habe.

§ 7.

Bei der Errichtung einer Eisenbahneinlage kann als Besitzer der den Inhalt dieser Einlage bildenden Bahn bücherliche Rechte nur Derjenige erlangen, welcher die Concession für diese Bahn erlangt hat.

Im Falle eines späteren Besitzüberganges kann die Bahn, sofern dieselbe nicht aufgelassen wird (§ 45), nur von Demjenigen bücherlich erworben werden, welchem die Concession für diese Bahn ertheilt oder die Ertheilung der Concession vom Handelsministerium zugesichert worden ist.

§ 8.

Die Eisenbahneinlage besteht aus dem Bahnbestandblatte, dem Eigenthumsblatte und dem Lastenblatte.

Das Bahnbestandblatt hat in der Aufschrift den Namen und die Richtung der Bahn anzugeben und zerfällt in zwei Abtheilungen. In der





ersten Abtheilung sind die einzelnen Eisenbahngrundstücke, mit Einschluss derjenigen, in Ansehung welcher ein getheiltes Eigenthum oder ein Miteigenthum besteht, und in der zweiten Abtheilung diejenigen mit dem Besitze der Bahn oder einzelner Eisenbahngrundstücke verbundenen dinglichen Rechte anzugeben, welche der Unternehmung an fremden Grundstücken zustehen.

Das Eigenthumsblatt hat Firma und Sitz der Unternehmung und die derselben auf die ganze bücherliche Einheit zustehenden Rechte, sowie die Beschränkungen dieser Rechte, zu welchen insbesondere ein Einlösungs- oder ein Heimfallsrecht des Staates zu rechnen ist, zu enthalten.

Das Lastenblatt zerfällt in zwei Abtheilungen. In die erste Abtheilung sind die Lasten, welche die ganze bücherliche Einheit betreffen, in die zweite Abtheilung die Lasten, welche sich auf einzelne Eisenbahngrundstücke beziehen, ferner die in Ansehung solcher Grundstücke dritten Personen aus dem getheilten Eigenthume oder Miteigenthume zustehenden Rechte (§ 6, Absatz 2) einzutragen.

Solange nicht die eine bücherliche Einheit bildenden Eisenbahngrundstücke ermittelt und in der ersten Abtheilung des Bahnbestandblattes angegeben sind, ist die Einlage als eine vorläufige anzusehen und als solche in einer in die Augen fallenden Weise zu bezeichnen.

§ 9.

Vom Tage der Eröffnung einer, wenn auch nur vorläufigen Einlage ist die bücherliche Einheit, für welche die Einlage errichtet wird, als ein Grundbuchskörper und die Einlage als eine Grundbuchseinlage im Sinne des allgemeinen Grundbuchsgesetzes anzusehen.

Insoweit als in dem gegenwärtigen Gesetze nicht etwas Anderes bestimmt ist, gelten in Ansehung der Voraussetzungen, des Vollzuges und der Wirkungen der Eintragungen in das Eisenbahnbuch, sowie der Ab- und Zuschreibungen, die Bestimmungen der allgemeinen Grundbuchsgesetze.

§ 10.

Zur Anlegung und Führung des Eisenbahnbuches sind berufen:

1. Für Bahnen, welche nicht die Grenzen eines Landes überschreiten, der Gerichtshof erster Instanz, welcher sich am Sitze der politischen Landesbehörde befindet.

2. Für Bahnen, welche durch mehr als ein Land geführt werden, derjenige Gerichtshof erster Instanz am Sitze der politischen Landesbehörde eines dieser Länder, bei welchem die Unternehmung um die Errichtung ...r Einlage einschreitet.

Zerfällt der Bahnbesitz einer Unternehmung in mehrere bücherliche ...n, welche nach den vorstehenden Bestimmungen in die Eisenbahn-

bücher verschiedener Gerichtshöfe einzutragen wären, so bestimmt das Handelsministerium nach Anhörung der Unternehmung denjenigen unter diesen Gerichtshöfen, bei welchem die Einlagen für alle der Unternehmung gehörigen bücherlichen Einheiten zu errichten und zu führen sind.

§ 11.

Der Gerichtshof, bei welchem eine Eisenbahneinlage errichtet wird, ist vom Tage der Eröffnung der vorläufigen Einlage in allen Angelegenheiten, welche sich auf die bücherliche Einheit, für welche die Einlage errichtet wurde, als Ganzes beziehen, als Realinstanz zuständig.

In Ansehung derjenigen Angelegenheiten, welche sich nur auf einzelne Eisenbahngrundstücke beziehen, beginnt die Zuständigkeit dieses Gerichtshofes als Realinstanz erst mit dem Tage, an welchem die Einbahngrundstücke in die Eisenbahneinlage aufgenommen werden.

2. *Besondere Bestimmungen.*

A. Errichtung einer vorläufigen Einlage.

§ 12.

Für Eisenbahnen, welche beim Beginne der Wirksamkeit dieses Gesetzes bereits im Betriebe stehen, oder deren Richtung in diesem Zeitpunkte wenigstens insoweit bestimmt ist, dass beurtheilt werden kann, welche Bezirksgerichtssprengel durch die Bahn berührt werden können, und bei welchem Gerichtshofe die Einlage zu errichten ist, hat die Unternehmung binnen drei Monaten nach dem bezeichneten Zeitpunkte bei diesem Gerichtshofe um die Eröffnung einer vorläufigen Einlage anzusuchen.

Für Eisenbahnen, deren Richtung erst später in der bezeichneten Weise bestimmt wird, hat die Unternehmung dieses Ansuchen binnen drei Monaten nach dieser Bestimmung der Bahnrichtung an den zuständigen Gerichtshof zu richten.

§ 13.

Dem Gesuche um Eröffnung einer vorläufigen Einlage sind beizulegen:

1. Eine vom Handelsministerium oder in dessen Auftrage ertheilte Bestätigung über die Richtung der Bahn und über die hierdurch bedingte Zuständigkeit (§ 10), sowie darüber, dass die Bahn nach § 1 einen Gegenstand des Eisenbahnbuches zu bilden hat.

2. Eine die Bahnlinie veranschaulichende Uebersichtskarte, aus welcher die durch die Bahn berührten Bezirksgerichtssprengel zu entnehmen sind, nebst einem Verzeichnisse dieser Bezirksgerichte.

3. Diejenigen Urkunden, welche erforderlich sind, um die Bildung der bücherlichen Einheit und die der Unternehmung in Beziehung auf diese

bücherliche Einheit zustehenden Rechte beurtheilen zu können (Concesisonsurkunde, Statuten u. dgl.)

Von den unter Zahl 3 bezeichneten Urkunden sind sowohl die Originale, als einfache Abschriften (Abdrücke) vorzulegen.

§ 14.

Erkennt sich der Gerichtshof als zuständig und wird das Gesuch ordnungsgemäss befunden, oder werden die etwa wahrgenommenen Mängel beseitigt, so hat der Gerichtshof eine vorläufige Einlage zu errichten.

Hierbei ist an Stelle der ersten Abtheilung des Bahnbestandblattes die beigebrachte Bestätigung über die Richtung der Bahn nebst der Uebersichtskarte einzulegen, und sind in dem Eigenthumsblatte die der Unternehmung auf das Ganze der zu bildenden bücherlichen Einheit zustehenden Rechte mit den aus den vorgelegten Urkunden sich ergebenden Beschränkungen einzutragen.

Die beigebrachten einfachen Abschriften, deren Uebereinstimmung mit den Originalen von amtswegen zu bestätigen ist, sind in der Urkundensammlung aufzubewahren.

§ 15.

Der Tag, an welchem eine vorläufige Einlage eröffnet wird, ist der Unternehmung, sowie den Bezirksgerichten, die städtisch-delegirten Bezirksgerichte nicht ausgenommen, deren Sprengel durch die Bahn berührt werden sollen, von amtswegen bekanntzugeben und durch ein Edict kundzumachen, welches durch Anschlag am Gerichtshause und einmalige Einschaltung in die zu amtlichen Kundmachungen bestimmte Zeitung des Landes, beziehungsweise der Länder, die durch die Bahn berührt werden, zu verlautbaren ist.

§ 16.

Betrifft die eröffnete vorläufige Einlage eine Eisenbahn, welche schon vor dem Beginne der Wirksamkeit dieses Gesetzes concessionirt war, so sind in dem Edicte Diejenigen, welchen ein die ganze bücherliche Einheit belastendes Recht zusteht, und für welche nicht schon durch die Anordnung des § 49 Vorsorge getroffen wird, aufzufordern, ihre Ansprüche anzumelden.

In Beziehung auf diese Aufforderung, sowie auf das derselben nachfolgende Verfahren, sind die in dem Gesetze vom 25. Juli 1871 (R. G. Bl. Nr. 96) über die Feststellung des Lastenstandes enthaltenen Bestimmungen mit der Aenderung sinngemäss anzuwenden, dass die Edictalfristen nur drei Monate zu betragen haben, und dass zur Kundmachung der Edicte, nebst dem Anschlage am Gerichtshause, die einmalige Einschaltung der-

selben in die für amtliche Kundmachungen bestimmte Landeszeitung genügt.

§ 17.

Die in einer vorläufigen Einlage vorgenommene Eintragung eines dinglichen Rechtes erstreckt ihre Wirkung auf den ganzen Umfang der bücherlichen Einheit.

Diese Wirkung beginnt in Ansehung eines einzelnen, in die Einlage aufzunehmenden Eisenbahngrundstückes mit dem Zeitpunkte, in welchem die Unternehmung das Grundstück erworben hat, wenn sie auch die erforderliche bücherliche Abschreibung noch nicht erwirkt hat.

Die in der vorläufigen Einlage vorgenommene Eintragung hat keinen Einfluss auf den Erwerb und Bestand derjenigen Rechte, welche an einem Eisenbahngrundstücke nach der Aufnahme desselben in die Eisenbahneinlage fortzubestehen haben.

Auch bleiben diejenigen zur Zeit des Erwerbes bestehenden oder später entstehenden Rechte an einem Eisenbahngrundstücke, deren Aufhebung noch vor der Aufnahme des Grundstückes in die Eisenbahneinlage zu erwirken ist, bis zu dieser Aufhebung unberührt.

B. Ermittlung der Eisenbahngrundstücke.

§ 18.

Die Einleitung der Erhebungen zum Zwecke der Ermittlung der Eisenbahngrundstücke und die Aufnahme dieser Grundstücke in eine Eisenbahneinlage hat die Unternehmung bei den zuständigen Bezirksgerichten anzusuchen.

Die Ermittlung der Eisenbahngrundstücke liegt denjenigen Bezirksgerichten, die städtisch-delegirten Bezirksgerichte nicht ausgenommen, ob, in deren Sprengel diese Grundstücke gelegen sind.

Die Kosten für die zum Zwecke der Ermittlung der Eisenbahngrundstücke vorzunehmenden Amtshandlungen der Gerichte und der Verwaltungsbehörden hat die Unternehmung zu tragen.

a) Für Bahnen oder Bahnstrecken, die noch nicht im Betriebe stehen.

§ 19.

In Ansehung der Eisenbahnen oder Bahnstrecken, welche noch nicht im Betriebe stehen, ist das Gesuch um die im § 18 bezeichneten Erhebungen binnen drei Monaten nach Beendigung der Grundeinlösung in dem betreffenden Bezirksgerichtssprengel, wenn aber die Grundeinlösung zur Zeit des Eintrittes der Wirksamkeit dieses Gesetzes in





einem Bezirksgerichtssprengel bereits beendet wäre, binnen sechs Monaten nach diesem Zeitpunkte zu überreichen.

Dem Gesuche sind beizulegen:

1. Nach Katastralgemeinden geordnete Verzeichnisse der erworbenen Grundstücke mit der Angabe der Katastralbezeichnung derselben und der Besitzvorgänger der Unternehmung, ferner Verzeichnisse der mit dem Besitze der Bahn oder einzelner Grundstücke verbundenen und im Sprengel des Bezirksgerichtes auszuübenden dinglichen Rechte, endlich der an den einzelnen Grundstücken haftenden und in die Eisenbahneinlage aufzunehmenden Lasten, sowie der dritten Personen aus dem getheilten Eigenthume oder aus dem Miteigenthume zustehenden Rechte.

2. Die zur Veranschaulichung der Lage und Grenzen der erworbenen Grundstücke dienenden Mappen.

3. Die zur Beurtheilung der angegebenen Rechtsverhältnisse erforderlichen Urkunden.

4. Bestätigungen über den Besitz der erworbenen Grundstücke und der hiermit verbundenen Rechte, sofern diese Bestätigungen nicht schon in den den Erwerb darthuenden Urkunden enthalten sind. Diese Bestätigungen sind, wenn der Erwerb im Expropriationswege erfolgte, durch die politische Behörde, ausserdem aber durch den Gemeindevorsteher zu ertheilen.

Die zum Nachweise des Erwerbes dienenden Urkunden müssen mit den Erfordernissen einer grundbücherlichen Einverleibung versehen sein.

Von den unter Zahl 3 und 4 bezeichneten Urkunden sind sowohl die Originale, als einfache Abschriften vorzulegen.

§ 20.

Hypothekar- und andere Lasten, deren Realisirung zur zwangsweisen Veräusserung eines Eisenbahngrundstückes führen könnte, sind von der Eintragung in die Eisenbahneinlage ausgeschlossen.

Haften solche Lasten auf einem Grundstücke, welches nicht im Expropriationswege erworben wurde, oder begehrt die Unternehmung, dass Lasten, deren Eintragung gesetzlich zulässig wäre, nicht eingetragen werden sollen, so hat die Unternehmung entweder die Zustimmung der Berechtigten zur lastenfreien Uebertragung des Grundstückes in die Eisenbahneinlage durch Urkunden, welche mit den Erfordernissen einer grundbücherlichen Einverleibung versehen sind, nachzuweisen oder die Berechtigten zur Erklärung über die begehrte lastenfreie Uebertragung gerichtlich auffordern zu lassen.

In dem letzteren Falle sind dem im § 18 bezeichneten Gesuche Rubriken mit den zur Verständigung der Berechtigten erforderlichen Angaben, und insbesondere versehen mit der Bezeichnung des zu über-

tragenden Grundstückes und des den einzelnen Berechtigten betreffenden Rechtes, beizulegen.

§ 21.

Das Bezirksgericht hat das Gesuch zu prüfen und, sofern eine Vergleichung mit einem öffentlichen Buche erforderlich ist, diese Vergleichung selbst vorzunehmen oder, wenn das Buch bei einem anderen Gerichte geführt wird, durch dieses Gericht vornehmen zu lassen. Werden Unrichtigkeiten wahrgenommen oder erscheinen Aufklärungen nöthig, so sind die zur Beseitigung der Mängel erforderlichen Aufträge an die Unternehmung zu erlassen.

§ 22.

Wird das Gesuch ordnungsgemäss befunden oder sind die etwa wahrgenommenen Mängel beseitigt, so hat das Bezirksgericht Diejenigen, welche sich durch das von der Unternehmung in Betreff der Uebertragung der Eisenbahngrundstücke in die Eisenbahneinlage gestellte Begehren für beeinträchtigt halten, durch Edict aufzufordern, ihre Ansprüche bei dem Bezirksgerichte anzumelden.

Die Frist zu dieser Anmeldung ist auf mindestens sechs Wochen und höchstens drei Monate vom Tage des Anschlages des Edictes zu bestimmen und der Endpunkt derselben durch Angabe des Kalendertages zu bezeichnen.

In dem Edicte sind die zu übertragenden Eisenbahngrundstücke mit Angabe der Katastralbezeichnung und die Namen der unmittelbaren Besitzvorgänger der Unternehmung anzuführen; auch ist bekanntzugeben, dass das von der Unternehmung angebrachte Gesuch bei Gericht eingesehen werden könne.

Das Edict ist bei dem Bezirksgerichte, und wenn eine Vergleichung mit den bei einem anderen Gerichte geführten Büchern vorzunehmen war, auch bei diesem Gerichte anzuschlagen, ferner in den Gemeinden, in welchen die Eisenbahngrundstücke gelegen sind, kundzumachen.

Ein Auszug aus dem Edicte, in welchem statt der Bezeichnung der Grundstücke und der Besitzvorgänger nur die Richtung der Bahn und die von der Bahn berührten Gemeinden anzugeben sind, ist einmal in die für amtliche Kundmachungen bestimmte Landeszeitung einzuschalten.

Von dieser Aufforderung sind Diejenigen, deren Erklärung nach § 20 einzuholen ist, durch Zustellung der für dieselben bestimmten Rubriken mit dem Beisatze zu verständigen, dass deren Stillschweigen als Zustimmung zur lastenfreien Uebertragung angesehen würde. Bei dieser Verständigung sind die für die Zustellung zu eigenen Handen geltenden Vorschriften zu beobachten.

§ 23.

Dingliche Rechte, die erst an dem Tage, an welchem das Edict bei dem die Erhebungen leitenden Bezirksgerichte angeschlagen wird, oder nach diesem Tage an den in die Eisenbahneinlage aufzunehmenden Grundstücken gegen die Besitzvorgänger der Unternehmung erworben werden, bleiben bei der Aufnahme dieser Grundstücke in das Eisenbahnbuch unberücksichtigt.

Diese dinglichen Rechte äussern ihre Wirkungen nur für den Fall und insoweit, als die Aufnahme dieser Grundstücke in das Eisenbahnbuch unterbleibt.

In dem Edicte ist hierauf insbesondere aufmerksam zu machen und der Tag, an welchem das Edict angeschlagen wird, anzugeben.

§ 24.

Das Gesuch sammt Beilagen (§ 19) ist bei dem Bezirksgerichte aufzubewahren, bei welchem es von Jedermann eingesehen werden kann.

§ 25.

Die für die Anmeldungen festgesetzte Frist kann nicht erstreckt werden; eine Wiedereinsetzung gegen die Versäumung derselben findet nicht statt.

Die Anmeldung kann schriftlich oder mündlich erfolgen.

Eine verspätete Anmeldung ist von amtswegen zurückzuweisen.

In Ansehung derjenigen Berechtigten, deren nach § 22, Absatz 6, vorzunehmende Verständigung nicht mindestens 14 Tage vor Ablauf der Edictalfrist erfolgte, ist, sofern nicht eine zustimmende Erklärung derselben vorliegt, so vorzugehen, als ob diese Berechtigten einen Widerspruch angemeldet hätten.

§ 26.

Ueber eine rechtzeitige Anmeldung ist die Vernehmung der Betheiligten einzuleiten.

Dieselbe kann, sofern es für die Ermittlung des Sachverhaltes zweckmässig erscheint, an Ort und Stelle stattfinden.

Bei der Verhandlung ist die Herbeiführung einer Einigung unter den Betheiligten anzustreben.

Wird diese Einigung nicht erzielt, so ist in eine weitere Erörterung des in der Anmeldung erhobenen Anspruches nur in den in §§ 27 bis 29 bezeichneten Fällen einzugehen.

§ 27.

Wird der Besitz der von der Unternehmung erworbenen Grundstücke oder die räumliche Begrenzung derselben angefochten, und wird

diese Anfechtung nicht durch Vorlage einer von der politischen Behörde über die Besitzeinweisung ausgestellten Urkunde oder durch eine andere, vollen Glauben verdienende Urkunde über die Rechtmässigkeit des Besitzes entkräftet, so ist der Unternehmung aufzutragen, die Besitzeinweisung im Expropriationswege zu erwirken.

Wird jedoch nur die Richtigkeit der zur Bezeichnung der Objecte in den Verzeichnissen und Mappen der Unternehmung gebrauchten Benennungen und Zahlen bestritten, so ist eine Prüfung und erforderlichenfalls eine Berichtigung dieser Bezeichnungen vorzunehmen.

§ 28.

Wird ein aus dem getheilten Eigenthume oder aus dem Miteigenthume abgeleitetes Recht, eine Grunddienstbarkeit oder ein anderes, die Ausübung des Eigenthumsrechtes beschränkendes dingliches Recht an einem Eisenbahngrundstücke geltend gemacht, welches Recht in die Eisenbahneinlage eingetragen werden soll, in dem von der Unternehmung vorgelegten Verzeichnisse jedoch gar nicht oder nicht richtig angegeben war, so ist dieses Verzeichniss, wenn der Bestand eines unter Mitwirkung der politischen Behörde eingeräumten Rechtes durch das Begehungsprotokoll oder eine Bestätigung dieser Behörde dargethan oder von der Unternehmung anerkannt wird, zu berichtigen. Eine Abschrift der etwa vorgelegten Urkunde ist den Acten beizulegen.

§ 29.

Wird in einer Anmeldung dagegen Widerspruch erhoben, dass ein nicht im Expropriationswege erworbenes Eisenbahngrundstück lastenfrei übertragen werde, so kann dieser Widerspruch, wenn es sich um eine dem Betrage nach bestimmte Forderung handelt, durch Zahlung der Schuld beseitigt werden. Der Gläubiger muss die Zahlung selbst dann annehmen, wenn die Zeit der Fälligkeit der Forderung noch nicht eingetreten ist; doch bleibt demselben das persönliche Recht auf Entschädigung wegen des durch vorzeitig erfolgte Zahlung etwa erlittenen Nachtheiles vorbehalten.

Wenn nur ein Theil eines belasteten Grundstückes in das Eisenbahnbuch aufgenommen werden soll, so kann ein gegen die lastenfreie Uebertragung erhobener Widerspruch als unwirksam erkannt werden, wenn das Gericht nach vorgenommener Prüfung der Werthverhältnisse die Ueberzeugung gewinnt, dass, trotz der lastenfreien Uebertragung des Eisenbahngrundstückes für eine Hypothek, die dem § 1374 a. b. G. B. entsprechende gesetzliche Sicherheit ungefährdet bleibt, oder dass, wenn es sich um ein anderes dingliches Recht handelt, die Sicherheit desselben eine Gefährdung offenbar nicht erleiden kann.

b) Für Bahnen oder Bahnstrecken, welche bereits im Betriebe stehen.

§ 35.

In Ansehung der Bahnen oder Bahnstrecken, welche zur Zeit des Eintrittes der Wirksamkeit dieses Gesetzes bereits im Betriebe stehen, hat die Unternehmung binnen einem Jahre nach diesem Zeitpunkte die im § 19, Zahl 1 und 2, bezeichneten Verzeichnisse und Mappen der politischen Bezirksbehörde vorzulegen.

Diese hat zu untersuchen, ob die von der Unternehmung gemachten Angaben mit dem thatsächlichen Besitzstande übereinstimmen, ob insbesondere die in den Verzeichnissen und Mappen aufgeführten Grundstücke als Eisenbahngrundstücke (§ 2) anzusehen sind und sohin die richtig befundenen oder nach dem Ergebnisse der gepflogenen Erhebungen richtiggestellten Verzeichnisse und Mappen mit der Bestätigung der Richtigkeit zu versehen.

§ 36.

Binnen drei Monaten nach erfolgter Bestätigung durch die politische Behörde hat die Unternehmung, unter Beibringung der bestätigten Verzeichnisse und Mappen, bei dem zuständigen Bezirksgerichte um die im § 18 bezeichneten Erhebungen anzusuchen.

Wird das Gesuch ordnungsgemäss befunden oder sind die etwa wahrgenommenen Mängel beseitigt, so hat das Bezirksgericht das im § 22 bezeichnete Edict zu erlassen, in welchem jedoch nicht die einzelnen Eisenbahngrundstücke, sondern nur die Richtung der Bahn und die Gemeinden, welche von derselben berührt werden, anzugeben sind.

Das Edict ist in den oben bezeichneten Gemeinden zu verlautbaren, am Gerichtshause anzuschlagen und einmal durch die für amtliche Kundmachungen bestimmte Landeszeitung zu veröffentlichen.

§ 37.

In Beziehung auf das weitere Verfahren haben die Bestimmungen der §§ 24, 25, Absatz 1 bis 3; 26, 28, 30, 32, Absatz 1; 33, 34, anstatt der §§ 27 und 29 aber die folgenden Bestimmungen Anwendung zu finden.

§ 38.

Wird der Besitz der von der Unternehmung erworbenen Grundstücke oder die räumliche Begrenzung derselben angefochten, so ist der thatsächliche Besitzstand an Ort und Stelle zu erheben und das Verzeichniss der Eisenbahngrundstücke nach dem Ergebnisse dieser Erhebungen erforderlichenfalls richtigzustellen.

Der Partei, deren bei der Verhandlung gestelltes Begehren unberücksichtigt bleibt, ist zu überlassen, ihren Anspruch vor der zuständigen Behörde im gesetzmässigen Wege geltend zu machen, ohne dass jedoch hierdurch die Aufnahme der Eisenbahngrundstücke in die Eisenbahneinlage aufgehalten werden kann.

§ 39.

Wird in Beziehung auf ein nicht im Expropriationswege erworbenes Eisenbahngrundstück ein Anspruch geltend gemacht, welcher aus einer zur Aufnahme in die Eisenbahneinlage nicht geeigneten Last abgeleitet wird, so wird durch eine solche Anmeldung die Aufnahme des Eisenbahngrundstückes in die Eisenbahneinlage nicht aufgehalten.

Der anmeldenden Partei bleibt es vorbehalten, ihre Ersatzansprüche aus dem behaupteten Bestande der Last im Processwege gegen die Unternehmung geltend zu machen.

Hat die Unternehmung jedoch den Bestand der Last anerkannt, so ist ihr die Leistung einer angemessenen Sicherheit für den durch die Entziehung des Eisenbahngrundstückes erwachsenden Schaden aufzuerlegen, es sei denn, dass das Bezirksgericht erkennt, dass, ungeachtet dieser Entziehung für eine Hypothek, die dem § 1374 a. b. G. B. entsprechende gesetzliche Sicherheit ungefährdet bleibt, oder dass, wenn es sich um ein anderes dingliches Recht handelt, die Sicherheit desselben eine Gefährdung offenbar nicht erleidet.

c) Für nachträgliche Erwerbungen.

§ 40.

Erwirbt eine Unternehmung neue Eisenbahngrundstücke in einem Bezirksgerichtssprengel, in welchem die Erhebungen zum Zwecke der Ermittlung der Eisenbahngrundstücke bereits beendet sind, so ist, sofern nicht die bücherliche Zuschreibung der neu erworbenen Grundstücke auf Ansuchen der Unternehmung nach den Vorschriften der allgemeinen Grundbuchsgesetze zu erfolgen hat, nach den für die Ermittlung der Eisenbahngrundstücke einer noch nicht im Betriebe stehenden Bahnstrecke geltenden Bestimmungen vorzugehen.

C. Umwandlung der vorläufigen Einlage in eine definitive.

§ 41.

Nachdem die Erhebungsacten von allen Bezirksgerichten eingelangt sind, werden die in beiden Abtheilungen des Bahnbestandblattes und in der zweiten Abtheilung des Lastenblattes eingelegten Verzeichnisse der Richtung der Bahn entsprechend geordnet, die Einlage wird mit einem

Uebersichtsblatte versehen, und die Bezeichnung derselben als einer vorläufigen durch die Bezeichnung als einer definitiven ersetzt.

Nach Beendigung des zur Richtigstellung des Lastenstandes eingeleiteten Verfahrens (§ 16) und nachdem die Eintragungen in der ersten Abtheilung des Lastenblattes, soweit es zur Uebersichtlichkeit erforderlich ist, durch Uebertragung auf neu einzulegende Blätter in eine der Rangordnung der Lasten entsprechende Reihenfolge gebracht wurden, wird die Einlage eingebunden.

D. Verlängerung von Fristen.

§ 42.

Das Handelsministerium kann die in den §§ 19 und 35 für Gesuche um die Einleitung der Erhebungen zum Zwecke der Ermittlung der Eisenbahngrundstücke bestimmten Fristen verlängern, wenn dargethan wird, dass die Unternehmung dieselben aus Gründen, die nicht durch ihr Verschulden herbeigeführt sind, nicht einzuhalten vermag.

Die Verlängerung dieser Frist kann in Ansehung derjenigen Bezirksgerichtssprengel, in welchen die Anlegung neuer Grundbücher bevorsteht, auch dann bewilligt werden, wenn es sich als zweckmässig herausstellt, dass die Ermittlung der Eisenbahngrundstücke gleichzeitig mit den für die Anlegung der Grundbücher erforderlichen Erhebungen oder erst nach diesen Erhebungen vorgenommen werde.

E. Rechtsmittel.

§ 43.

Die gerichtlichen Verfügungen in dem Verfahren zum Zwecke der Anlegung der Eisenbahnbücher können mittelst des Rechtsmittels des Recurses angefochten werden.

Die Recursfrist beträgt 14 Tage.

Im Uebrigen sind die Bestimmungen über Recurse im Verfahren ausser Streitsachen in sinngemässe Anwendung zu bringen.

F. Veränderung der Einlage durch Bildung neuer bücherlicher Einheiten.

§ 44.

Die Vereinigung mehrerer bücherlicher Einheiten durch Zuschreibung derselben zu der in einer Einlage enthaltenen bücherlichen Einheit kann begehrt werden, wenn in der Verschiedenheit der im Eigenthumsblatte und in der ersten Abtheilung des Lastenblattes enthaltenen Eintragungen ein rechtliches Hinderniss der Vereinigung nicht besteht, oder dasselbe gleichzeitig mit der Vereinigung beseitigt werden soll.

Die Abschreibung eines Theiles einer eine bücherliche Einheit bildenden Bahn und die Eröffnung einer selbstständigen Einlage für denselben kann nur dann erfolgen, wenn die Bewilligung zu dieser Theilung in mehrere bücherliche Einheiten schon durch die Concession oder durch eine besondere Ermächtigung des Handelsministeriums ertheilt worden ist. In die neu eröffnete Einlage sind die auf die Rechte Dritter sich beziehenden Eintragungen zu übertragen.

Werden durch eine Zuschreibung oder Abschreibung die massgebenden Voraussetzungen für die Zuständigkeit des zur Führung des Eisenbahnbuches berufenen Gerichtshofes verändert, so ist die geänderte Einlage, beziehungsweise die neu eröffnete Einlage nebst den sich auf die Einlage beziehenden Theilen der Urkundensammlung und der übrigen Acten an den zuständig gewordenen Gerichtshof zu senden, sofern die Unternehmung nicht mit Genehmigung des Handelsministeriums begehrt, dass die Uebertragung der Eisenbahneinlage in ein anderes Eisenbahnbuch unterbleibe.

Die Uebertragung einer Eisenbahneinlage in ein anderes Eisenbahnbuch ist durch ein Edict kundzumachen, welches bei den betheiligten Gerichtshöfen anzuschlagen und durch einmalige Einschaltung in die zu amtlichen Kundmachungen bestimmte Zeitung des Landes, beziehungsweise der Länder, die durch die in Frage stehenden Bahnstrecken berührt werden, zu verlautbaren ist.

G. Löschung einer Eisenbahneinlage.

§ 45.

Wird die eine bücherliche Einheit bildende Bahn aufgelassen, so ist auf Ansuchen des der Unternehmung beigegebenen Regierungscommissärs diese Verfügung an der Spitze der Einlage auf eine in die Augen fallende Weise anzumerken.

Diese Anmerkung hat zur Folge, dass die Eintragung einer die ganze bücherliche Einheit betreffenden Last nicht mehr erwirkt werden kann.

Sobald die Löschung der im Eigenthumsblatte eingetragenen Beschränkungen, sowie der in der ersten Abtheilung des Lastenblattes eingetragenen Lasten erfolgt, ist die Einlage als erloschen zu bezeichnen. Gleichzeitig sind die Grundstücke, welche die bücherliche Einheit gebildet haben, sofern für diejenigen Katastralgemeinden, in denen diese Grundstücke gelegen sind, Grundbücher, beziehungsweise Verfachbücher bestehen, von amtswegen mit allen auf die einzelnen Grundstücke sich beziehenden Eintragungen und den dazu gehörigen Theilen der Urkundensammlung und der übrigen Acten in die der örtlichen Lage entsprechenden Grundbücher, beziehungsweise Verfachbücher zu übertragen.





Die Löschung der Eisenbahneinlage, sowie die Uebertragung der Grundstücke in Grundbücher, beziehungsweise in Verfachbücher, ist durch ein Edict kundzumachen, welches bei dem Gerichtshofe, in dessen Eisenbahnbuch die Eisenbahneinlage eingetragen war, sowie bei denjenigen Gerichten, denen nunmehr die Realgerichtsbarkeit über die einzelnen Grundstücke zusteht, anzuschlagen und durch einmalige Einschaltung in die für amtliche Kundmachungen bestimmte Zeitung des Landes, beziehungsweise der Länder, in welchen die erwähnten Gerichte ihren Sitz haben, zu verlautbaren ist.

II. Von den an einer Eisenbahn eingeräumten Hypothekarrechten und von der Sicherung der Rechte der Besitzer von Eisenbahn-Prioritätsobligationen.

1. Beschränkte Wirkung des an einer Eisenbahn erworbenen Pfandrechtes.

§ 46.

Die bei Ermittlung der Eisenbahngrundstücke festgestellten, oder später mit Zustimmung der Staatsverwaltung eingeräumten, einen Gegenstand der zweiten Abtheilung des Lastenblattes bildenden Lasten und Rechte gehen dem Pfandrechte, welches an der in einer Eisenbahneinlage eingetragenen bücherlichen Einheit erworben wurde, vor. Dieser Vorrang tritt auch dann ein, wenn die Eintragung der bezeichneten Lasten oder Rechte zur Zeit der Geltendmachung des Pfandrechtes noch nicht erfolgt war.

§ 47.

Bei der Verwendung des Einkommens, welches durch eine gerichtliche oder im Verwaltungswege verhängte Sequestration erzielt wird, sowie bei der Vertheilung des durch eine im Concurse oder zum Zwecke der Execution vorgenommene Veräusserung gelösten Preises haben den in einer Eisenbahneinlage eingetragenen Hypothekarforderungen diejenigen Forderungen voranzugehen, welche durch die für den ordentlichen Betrieb der als Hypothek dienenden bücherlichen Einheit erforderlichen Leistungen entstanden sind (Betriebsauslagen), oder welche solche Beträge zum Gegenstande haben, die aus Anlass des gegenseitigen Verkehres der öffentlichen Communicationsanstalten für eine andere Anstalt dieser Art eingehoben, aber an dieselbe noch nicht abgeführt wurden (Abrechnungsschuldigkeiten).

Diesen Forderungen gebührt aber ein Vorrang nur insoweit, als dieselben nicht früher als ein Jahr vor der Sequestration, oder der zwangsweisen Versteigerung, beziehungsweise vor der Eröffnung des Concurses entstanden sind.

Der den Betriebsauslagen und den Abrechnungsschuldigkeiten eingeräumte Vorrang gebührt auch den im § 39 bezeichneten Forderungen, insoweit als dieselben nicht bereits sichergestellt wurden.

Den in den vorstehenden Bestimmungen bezeichneten Forderungen kommt im Verhältnisse derselben zu einander der gleiche Rang zu.

2. *Sicherung der Rechte der Besitzer von Eisenbahn-Prioritätsobligationen.*

§ 48.

Hat eine Eisenbahnunternehmung vor dem Beginne der Wirksamkeit dieses Gesetzes auf Inhaber lautende oder durch Indossament übertragbare Theilschuldverschreibungen ausgegeben und in denselben oder in einer besonderen Urkunde die Zusicherung ausgesprochen, dass der Stamm oder die Erträgnisse ihres gesammten Vermögens, oder doch ihres gesammten unbeweglichen Vermögens, oder einzelner bestimmter Immobilien für die Einlösung oder Verzinsung haften, oder dass die Erträgnisse, oder die vom Staate garantirten Beträge zum Zwecke dieser Einlösung oder Verzinsung vorzugsweise verwendet werden sollen, so gebührt den Besitzern solcher Theilschuldverschreibungen (Eisenbahn-Prioritätsobligationen) das Pfandrecht hinsichtlich aller Immobilien, auf welche sich die ertheilte Zusicherung bezieht, und welche zur Zeit des Ansuchens um die bücherliche Eintragung des Pfandrechtes sich im Besitze der Unternehmung befinden; in Ansehung solcher Immobilien, auf welche das Pfandrecht im Wege der bücherlichen Eintragung wegen Mangels eines hierzu geeigneten Buches nicht erworben werden kann, ist die Zeit massgebend, in welcher das Pfandrecht in anderer gesetzlicher Weise an den Immobilien erworben wird.

Die Rangordnung mehrerer, auf Grund dieser Bestimmung erworbener Pfandrechte richtet sich nach dem Zeitpunkte der ertheilten Zusicherung, sofern nicht zur Zeit des Entstehens der Schuld ein anderes Verhältniss der Rangordnung begründet wurde.

§ 49.

In dem im § 48 bezeichneten Falle hat die Unternehmung gleichzeitig mit dem Ansuchen um Errichtung einer vorläufigen Einlage die Eintragung des Pfandrechtes zur Sicherstellung der Rechte der Besitzer der ausgegebenen Eisenbahn-Prioritätsobligationen auf die den Gegenstand dieser Einlage bildende bücherliche Einheit anzusuchen, und zugleich die Bestätigung des der Unternehmung beigegebenen Regierungscommissärs beizubringen, dass das Gesuch sich auf alle von der Unternehmung ausgegebenen Eisenbahn-Prioritätsobligationen beziehe. Liegt



ein solches Gesuch nicht vor, so kann die Eröffnung einer vorläufigen Einlage nur dann erfolgen, wenn eine Bestätigung des Regierungscommissärs beigebracht wird, dass von der Unternehmung keine Eisenbahn-Prioritätsobligationen ausgegeben wurden.

Bezieht sich die von der Unternehmung ertheilte Zusicherung auch auf andere Immobilien, so ist der Regierungscommissär befugt, der Unternehmung aufzutragen, die bücherliche Eintragung des Pfandrechtes auf diese Immobilien zur Sicherstellung der Rechte der Besitzer der Eisenbahn-Prioritätsobligationen binnen einer zu diesem Zwecke bestimmten Frist zu erwirken. Lässt die Unternehmung diesen Auftrag unerfüllt, so hat der Regierungscommissär zur Vertretung der Besitzer der Eisenbahn-Prioritätsobligationen die Bestellung eines gemeinsamen Curators zu veranlassen, welchem es obliegt, die zur Erwirkung der bücherlichen Eintragung des Pfandrechtes geeigneten Schritte zu unternehmen.

Dem Gesuche um Eintragung des Pfandrechtes ist in allen Fällen eine Bestätigung des Regierungscommissärs über die Richtigkeit und Vollständigkeit der für die Eintragung massgebenden Angaben und namentlich über die Höhe der noch bestehenden Schuld beizufügen.

§ 50.

Nach dem Beginne der Wirksamkeit dieses Gesetzes darf die Ausgabe von Eisenbahn-Prioritätsobligationen nicht vor der Einverleibung des Pfandrechtes auf die zur Hypothek bestimmte, den Gegenstand einer Eisenbahneinlage bildende bücherliche Einheit erfolgen.

Werden zur Sicherstellung der Eisenbahn-Prioritätsobligationen nebst dieser bücherlichen Einheit andere unbewegliche Güter bestimmt, auf welche ein bücherliches Pfandrecht erworben werden kann, so muss das Pfandrecht in Ansehung dieser Güter in gleicher Weise vor Ausgabe der Eisenbahn-Prioritätsobligationen eingetragen werden.

§ 51.

Der einer Eisenbahnunternehmung beigegebene Regierungscommissär hat darüber zu wachen, dass nach den in Ansehung der Ausgabe und Einlösung der in Frage stehenden Eisenbahn-Prioritätsobligationen geltenden Bestimmungen vorgegangen werde, und dass insbesondere die Anzahl der ausgegebenen Prioritätsobligationen die in diesen Bestimmungen festgesetzte Grenze nicht überschreite.

§ 52.

Durch die Bestimmungen dieses Gesetzes über die bücherliche Sicherung der Pfandrechte werden die übrigen Rechte der Eisenbahn-Prioritätsbesitzer, und insbesondere ihre Ansprüche auf die vom Staate garantirten Einkünfte nicht berührt.

III. Schlussbestimmungen.

1. Ueberwachung der Unternehmungen.

§ 53.

Die Erfüllung der den Eisenbahnunternehmungen durch dieses Gesetz auferlegten Verpflichtungen ist durch die den Unternehmungen beigegebenen Regierungscommissäre zu überwachen.

Nimmt ein Gericht wahr, dass eine Unternehmung in der Erfüllung ihrer Obliegenheiten säumig sei, so hat dasselbe den Regierungscommissär hiervon in Kenntniss zu setzen.

Gegen Unternehmungen, welche ihren Verpflichtungen und insbesondere den ihnen durch die Gerichte oder die Verwaltungsbehörden ertheilten Weisungen nicht nachkommen, können durch die Aufsichtsbehörde Geldbussen bis zum Betrage von 2000 Gulden, vorbehaltlich derjenigen Zwangsmittel anderer Art verhängt werden, welche der Staatsverwaltung zum Zwecke der Ueberwachung der Eisenbahnunternehmungen gesetzlich eingeräumt sind.

2. Gebühren.

§ 54.

Die aus Anlass der Errichtung einer Eisenbahneinlage vorkommenden Amtshandlungen geniessen Stempel- und Gebührenfreiheit.

Aus demselben Anlasse kommt allen Protokollen, Ausfertigungen, Eingaben und Beilagen die Stempel- und Gebührenfreiheit insofern zu, als sie nur zur Durchführung des in diesem Gesetze geregelten Verfahrens, mit Ausschluss der dem Rechtswege vorbehaltenen Verhandlungen, bestimmt sind.

Die Eintragung des Pfandrechtes unterliegt ausser dem obigen Falle auch dann der Eintragungsgebühr nicht, wenn dieselbe auf Grund einer vor dem Beginne der Wirksamkeit dieses Gesetzes urkundlich ertheilten Zusicherung der Haftung des unbeweglichen Vermögens einer Eisenbahnunternehmung erfolgt.

Die im Falle des § 45 durch das Gericht von amtswegen verfügte Uebertragung der Eisenbahngrundstücke in andere öffentliche Bücher geschieht gebührenfrei; dasselbe gilt von der aus diesem Anlasse erfolgenden Uebertragung des Lastenstandes, wenn nicht zugleich eine Aenderung in der Person des Berechtigten eingetragen werden soll.

An dem Umfange der Gegenstände, deren Werth bei der Bemessung des Gebührenäquivalentes in Anschlag zu bringen ist, wird durch die Bestimmungen dieses Gesetzes nichts geändert.

3. Vollzugsbestimmung.

§ 55.

Die Wirksamkeit dieses Gesetzes beginnt mit dem Tage seiner Kundmachung.

Mit dem Vollzuge desselben sind die Minister der Justiz, des Innern, des Handels und der Finanzen beauftragt.

Budapest, am 19. Mai 1874.

Franz Joseph m. p.

Auersperg m. p. **Lasser** m. p. **Banhans** m. p.
Glaser m. p. **Pretis** m. p.

Beilage VIII.

(Ungarn.)

I. Gesetzartikel.

Ueber die abgesonderte centralisirte grundbücherliche Eintragung der in den Ländern der ungarischen Krone befindlichen Eisenbahnen und Canäle.

(Sanctionirt am 7. April 1868. In beiden Häusern des Reichstages kundgemacht am 7. April 1868. In der Landesgesetzsammlung erschienen am 30. April.)

§ 1.

Für die in den Ländern der ungarischen Krone befindlichen Eisenbahnen und Canäle werden abgesonderte, centralisirte Grundbücher angelegt und fortgeführt, deren Zweck es sein wird, das unbewegliche Vermögen solcher Landesunternehmungen in einem zusammenhängenden Ganzen darzustellen, in Evidenz zu halten und zur Creditfähigkeit zu erheben.

Competenz.

§ 2.

Diese centralisirten Grundbücher stehen unter der Aufsicht und Leitung der Grundbuchsbehörde der königl. Freistadt Pest, das manipulirende Personale wird vom Justizminister ernannt.

Diese Grundbuchsbehörde wird den Titel „Centralgrundbuchsbehörde" führen.

Vertretung der Unternehmung.

§ 3.

In dem Falle, wenn der Amtssitz der Direction der Unternehmung ausser Pest wäre, ist die Direction verpflichtet, einen dort wohnhaften, die Unternehmung in Rechtsangelegenheiten vertretenden Bevollmächtigten zu ernennen und diesen, so auch die im Laufe der Zeit in der Person des Vertreters allfällig eintretende Aenderung dem Gerichte der Stadt Pest anzuzeigen.

§ 4.

Das in diese centralisirten Grundbücher eingetragene unbewegliche Vermögen der Eisenbahn- und Canaleigenthümer, nämlich der gesammte expropriirte Grundcomplex derselben, die Eisenbahnen und Canäle mit allen Appertinentien und den dazu gehörigen Höfen, Gebäuden, Brücken, Dämmen, Schleussen, Verpflegungs-, Beschotterungs- und sonstigen Rechten, so wie diese in der, gelegenheitlich der Expropriation und Authentication anzufertigenden authentischen Karte und in der, derselben beiliegenden Beschreibung dargestellt sind, ist als ein grundbücherlicher Gutskörper, und in rechtlicher Beziehung als ein Ganzes zu betrachten.

Erfordernisse der Conscription.

§ 5.

Die Erfordernisse der im § 4 erwähnten Expropriationsconscription sind folgende:

a) für jeden Hotter ist eine abgesonderte Conscription zu verfassen;

b) jeder Bestandtheil, welcher hinsichtlich der Breite vom ersteren abweicht, ist in der Conscription mit einer neuen Zahl zu versehen; nämlich: das Unternehmen muss aus so viel Bestandtheilen bestehen, als Aenderungen in der Breite des Werkes vorkommen;

c) sowohl die Breite als auch die Länge der einzelnen Bestandtheile ist nach Klafter, Schuh und Zoll, in einer besonderen Rubrik aber auch deren gesammtes Flächenmass pünktlich anzuführen;

d) die Gebäude, Brücken u. s. w. sollen immer nach dem betreffenden Bestandtheile, zu welchem sie gehören, und zwar mit Buchstaben bezeichnet, angeführt werden;

e) am Ende einer jeden einzelnen Conscription sind die für die Unternehmung erworbenen Rechte, als zum Beispiel: das Verpflegungs-, Beschotterungsrecht u. s. w., ferner das Verzeichniss der Servituten einzuschalten, und zwar: wenn diese Rechte oder Servituten mit

irgend einem Bestandtheile oder Gebäude rechtlich oder natürlich in Verbindung sind, mit numerischer Berufung auf den betreffenden Bestandtheil oder das Gebäude.

Erfordernisse der Karte.

§ 6.

Die Karte muss mit der im § 5 erwähnten Conscription in pünktlicher Uebereinstimmung sein. — Aus diesem Grunde werden die Bestandtheile auf der Karte mit denselben Nummern und die Gebäude mit denselben Buchstaben bezeichnet, unter welchen dieselben in der Conscription vorkommen.

Die Servituten müssen bei jedem einzelnen Bestandtheile mittelst eines Kreuzzeichens ersichtlich gemacht werden.

Ausserdem ist die Karte so anzufertigen, dass auf derselben die an die Linie jeder Unternehmung anstossenden benachbarten Objecte, und zwar mit den Localisirungsnummern des Hottergrundbuches bezeichnet, enthalten seien; diese sind aber immer mit einer besonderen Farbe vom Eigenthume der Unternehmung zu unterscheiden.

Die Karte kann nach Belieben auf einzelne Abschnitte getheilt werden, indessen muss jeder Abschnitt nach derselben Scala angefertigt werden und ist diese Scala auf jedem einzelnen Abschnitt anzusetzen.

Einzelnausweis.

§ 7.

Ausser der Conscription und Karte ist auch für jeden Hotter ein abgesonderter Einzelnausweis über das Quantum jener Grundfläche anzufertigen, welches von den einzelnen Grundbesitzern expropriirt wurde, so auch über jene Summen, welche den betreffenden Grundbesitzern für die expropriirten Gründe durch die Unternehmung zu ersetzen sind.

In diesem Einzelnausweise, bei dessen Zusammenstellung die betreffende Grundbuchsbehörde mitzuwirken verpflichtet ist, muss nach Rubriken ersichtlich gemacht sein:

a) dort, wo bereits Grundbücher sind, die Grundbuchs- und Localisirungsnummer jenes grundbücherlichen Gutsantheiles, aus welchem die Expropriation stattgefunden hat;

b) die Gelände, in welchen diese Grundfläche liegt und der Culturzweig, zu welchem dieselbe gehört;

c) das Flächenmass des ganzen grundbücherlichen Gutsantheiles, inwiefern dieser im Grundbuche eingetragen war;

d) jene Area, welche aus demselben für die Unternehmung expropriirt wurde;

e) der betreffende Besitzer;

f) der Expropriationspreis, wie derselbe entweder mittelst Urtheil oder contractmässig festgesetzt ist.

Authentisirungscommission.

§ 8.

Die Authentication der auf diese Art angefertigten Conscription und Karte wird durch eine Commission vollzogen, welche folgende Mitglieder hat:

A. Für die ganze Linie:

a) ein Commissär des königl. ungar. Communicationsministeriums;

b) ein Beamter der Centralgrundbuchsbehörde (§ 2);

c) ein fachkundiger Ingenieur, der vom königl. ung. Communicationsministerium ernannt wird.

B. Für die einzelnen Hotter:

d) ein Mitglied des Gerichtes der betreffenden Jurisdiction, welches vom Gerichtspräses entsendet wird;

e) ein Beamter jener Grundbuchsbehörde, unter deren Leitung das Grundbuch des betreffenden Hotters steht.

Vorläufige Ankündigung der Authentication.

§ 9.

Der Commissär des königl. ung. Communicationsministeriums bestimmt den Tag und die Reihenfolge der Authentication und verständigt hierüber die Gerichtspräsidenten der betreffenden Comitate, Districte und Städte mit der Aufforderung, ihre Abgeordneten am bestimmten Tage an Ort und Stelle zu entsenden und über den Tag der Authentication die Betreffenden rechtzeitig zu verständigen, indem sie diesen Tag in der betreffenden Gemeinde verlautbaren und auch in den öffentlichen Blättern kundmachen.

Ueberlassung der Authenticationsobjecte der allgemeinen Einsichtnahme.

§ 10.

Bevor noch die Authentication beginnen würde, wenigstens um 30 Tage früher, sind bei der betreffenden Grundbuchsbehörde jene Theile der Conscription und der Karte zu deponiren, welche auf die zum Amtsgebiete jener Grundbuchsbehörde gehörenden Hotter Bezug haben, sammt den über diese Hotter angefertigten Einzelnausweisen. Jede betheiligte Partei hat das Recht, von diesen Operaten in den Localitäten der Grundbuchsbehörde Einsicht zu nehmen.



Demzufolge haben die Gerichtspräsidenten in jener Kundmachung, welche sie hinsichtlich des Tages der Authentication im Sinne des § 9 erlassen, das Publicum gleichzeitig darüber in Kenntniss zu setzen, dass es von der auf den betreffenden Hotter bezüglichen Conscription, Karte und von dem Einzelnausweis 15 Tage vor der Authentication in den Localitäten der Grundbuchsbehörde Einsicht nehmen kann.

Authenticationsvorgehen.

§ 11.

Die Aufgabe der Authenticationscommission ist, sich davon zu überzeugen, dass die Expropriationsconscription und Karte sowohl den in den §§ 5 und 6 dieses Gesetzes enthaltenen Erfordernissen entspreche, als auch mit der Wirklichkeit übereinstimme; sie pflegt das Einvernehmen mit den Vorständen der betreffenden Stadt oder Gemeinde und mit den betreffenden Grundbesitzern hinsichtlich all jener Rechte und Servituten, welche entlang des Hotters die Unternehmung betreffen; sie trägt Sorge, dass die Rechte und Servituten, sowohl hinsichtlich ihrer Qualität, als auch ihrer Ausdehnung und Bedingnisse, pünktlich und genau aufgezeichnet werden; sie entscheidet durch ihre im § 8 im Punkte *b), d)* und *e)* erwähnten Mitglieder auf Grund des Expropriationscontractes oder Urtheils sogleich endgiltig die zwischen den Eigenthümern des Unternehmens und der Gemeinde oder einzelnen Grundbesitzern aufgetauchten streitigen Fragen; wenn aber der Expropriationscontract zur Erledigung der vorliegenden Frage keine bestimmte Richtschnur bietet, notirt sie die Einwendung bei dem betreffenden Rechte oder den betreffenden Servituten und verweist denjenigen, der diesfalls eine Forderung stellt, auf den ordentlichen Rechtsweg.

§ 12.

Wenn die Commission die Conscription und die Karte für richtig befindet, oder aber die Ausbesserung der obschwebenden Fehler sogleich an Ort und Stelle geschehen kann, versieht sie, nachdem dies geschehen ist, sowohl die Conscription als auch die betreffenden Abschnitte der Karte mit der Authenticationsclausel, welche ausser der Angabe des Jahres, Monates und Tages aus dem Worte „authenticirt" besteht und von sämmtlichen Mitgliedern der Commission zu unterfertigen ist.

Wenn hingegen wesentlichere oder sogleich nicht zu berichtigende Fehler entdeckt würden, ist die Conscription und beziehungsweise die Karte dem Bestellten der Unternehmung zurückzugeben, und in diesem Falle ist zur Authentication hinsichtlich jenes Hotters eine neue Tagsatzung anzuberaumen, wobei die im obigen § 8 und in den folgenden Paragraphen

hinsichtlich der ersten Authentication festgesetzten Bestimmungen einzuhalten sind.

Authentication des Einzelnausweises.

§ 13.

Nach Authentication der Conscription und der Karte prüft die Commission den Einzelnausweis.

Was das Quantum der expropriirten Grundfläche anbelangt, muss die Gesammtheit der einzelnen Parcellen nothwendigerweise mit jenem Flächenmasse übereinstimmen, welches in der über denselben Hotter angefertigten Conscription enthalten ist. Im Falle des Uebereinstimmens dieser zwei Documente kann also, hinsichtlich der von einzelnen Grundbesitzern expropriirten Grundfläche, nur dann eine Nachmessung platzgreifen, wenn diese vom betreffenden Grundbesitzer entschieden verlangt würde.

Ebenso gehört auch die Nachrechnung der für den expropriirten Grund entfallenden Entschädigungssumme nur so und insofern zum Wirkungskreis der Commission, wenn und inwiefern sie hierzu von einem oder dem andern Grundbesitzer aufgefordert würde.

Auch dieser Ausweis wird von der Commission, inwiefern derselbe fehlerfrei befunden oder die Fehler im kurzen Wege sogleich berichtigt werden können, ebenso authenticirt, wie es nach dem § 12 mit der Conscription und der Karte geschehen ist.

Vorgehen nach der Authentication.

§ 14.

Nach beendigter Authentication übernimmt der Commissär der Centralgrundbuchsbehörde die Conscription und die Karte, den Einzelnausweis und eine beglaubigte Copie der Karte aber der Abgeordnete des für diesen Hotter competenten Gerichtes, die sodann diese Documente unverzüglich ihrer Grudbuchsbehörde vorlegen.

Steuerabschreibung.

§ 15.

Das Gericht übersendet binnen acht Tagen nach Einlangen des Einzelnausweises eine beglaubigte Abschrift dieses Documentes an das betreffende Steueramt, zu dem Behufe, dass die auf die expropriirten Grundparcellen entfallenden Steuerquoten den früheren Eigenthümern abgeschrieben werden.

Abschreibung der expropriirten Grundparcellen in den einzelnen Grundbuchsprotokollen.

§ 16.

Es übersendet ferner gleichzeitig den Einzelnausweis und eine beglaubigte Copie der Karte dem betreffenden Grundbuchsamte mit dem Auftrage, die expropriirten Grundparcellen in den einzelnen Grundbuchsprotokollen abzuschreiben, und hiervon verständigt das Gericht gleichzeitig auch die Centralgrundbuchsbehörde zum Behufe der Zusammenstellung des Besitzstandsblattes im Centralgrundbuche. (§ 42.)

Kundmachungstermin.

§ 17.

Endlich erlässt das vorgehende Gericht bei derselben Gelegenheit eine Kundmachung, in welcher es Diejenigen, die hinsichtlich der Quantität des für die expropriirte Grundfläche entfallenden Betrages eine Einwendung haben, oder die unter welch immer für einem Titel auf Entschädigung Anspruch machen, auffordert, ihre Einwendungen und beziehungsweise ihre Ansprüche bis zu einem bestimmten Präclusivtermin, welcher nicht kürzer als ein Monat und nicht länger als zwei Monate sein kann, umso gewisser anzumelden, indem auf die Einwendungen und Ansprüche der sich später Anmeldenden keine Rücksicht genommen, und der Expropriations- und Entschädigungsbetrag Demjenigen und in dem Betrage ausgefolgt werden wird, auf dessen Namen und mit welchem Betrage derselbe im Einzelnausweise angesetzt ist, die einverleibten oder superintabulirten Sätze aber ausserdem von der expropriirten Grundfläche von amtswegen abgeschrieben werden.

Diese Kundmachung ist ausser der üblichen Currentirung und Affichirung auch in den amtlichen Blättern zu verlautbaren.

§ 18.

Nebst all diesem hat das Gericht Diejenigen, die im Grundbuche hinsichtlich jener Grundfläche, welche, oder deren ein Theil expropriirt wurde, mit Eigenthumsrechtsanspruch aufgezeichnet sind, oder die darauf das Pfandrecht erworben haben, ausser der allgemeinen Kundmachung auch besonders zu verständigen.

§ 19.

Hinsichtlich jener Grundflächen, bezüglich welcher nach Ablauf des Präclusivtermins weder eine Einwendung noch eine Anspruchsanmeldung erfolgte, verständigt das Gericht als Grundbuchsbehörde binnen acht



Tagen den Vertreter der Unternehmung, dass er den Expropriationsbetrag Denjenigen, auf deren Namen dieser im Einzelnausweise geschrieben ist, und in derselben Grösse ausfolgen könne; und fordert ihn gleichzeitig auf, binnen 15 Tagen entweder die Quittung über die erfolgte Abzahlung dem Gerichte einzusenden, oder aber die im Einzelnausweise enthaltene Entschädigung als gerichtliches Deposit beim Gerichte zu erlegen.

Dieser Beschluss ist auch dem betreffenden Berechtigten, dem die Entschädigung gebührt, mit dem Bemerken einzuhändigen, dass im Falle der Verweigerung der Empfangnahme des Geldes die Entschädigung als gerichtliches Deposit auf seine Kosten verwaltet werden wird.

Löschung der auf den expropriirten Grundparcellen lastenden Sätze.

§ 20.

Sobald der Bevollmächtigte der Unternehmung mittelst Quittung oder durch Vorweisung eines authentischen Depositscheines nachgewiesen hat, dass er dem auf Grund des obigen § 19 erlassenen gerichtlichen Beschlusse entsprochen hat; wenn die expropriirte Grundfläche, deren Expropriationspreis bezahlt oder zu gerichtlichen Handen deponirt wurde, ein solches Ganzes bildet, welches irgend einer Vormerkung, Einverleibung, Superintabulation oder Anmerkung zum abgesonderten und selbstständigen Objecte gedient hat, wird die Löschung dieser Vormerkung, Einverleibung, Superintabulirung und Anmerkung durch das Gericht mittelst Beschluss angeordnet.

Wenn aber jene Grundfläche, deren Expropriationspreis ausgezahlt oder zu gerichtlichen Handen deponirt wurde, nur einen Theil jenes grundbücherlichen Gutskörpers bildet, welcher durch Vormerkung, Einverleibung, Superintabulirung oder Anmerkung belastet ist, in diesem Falle ist, nachdem die betreffende expropriirte Grundfläche durch die nach § 16 angeordnete Abschreibung aufgehört hat, die Unterlage des Lastensatzes zu sein, eine besondere Verfügung wegen Löschung der Lasten nicht nothwendig.

§ 21.

Im Falle des Nichteinhaltens des Präclusivtermines durch die Partei, und sonach gegen die im Sinne des obigen § 20 angeordnete Löschung der Lasten kann kein Rechtsmittel angewendet werden.

Verhandlung der Einwendungen und Ansprüche.

§ 22.

Zur Verhandlung der bis zum Kundmachungstermin eingereichten Einwendungen oder Ansprüche setzt das Gericht eine Tagsatzung an, zu welcher immer auch der Vertreter der Unternehmung vorzuladen ist.



Bei dieser Verhandlung kann die Berechtigung zur Expropriation und das Flächenmass der expropriirten Grundfläche nicht in Erörterung kommen, sondern es haben sich die Parteien auf folgende Fragen zu beschränken:

a) Ob der Vertrag oder gerichtliche Beschluss rechtskräftig ist, auf Grund dessen der Expropriationspreis berechnet wurde?

b) Ob die Berechnung nach Massgabe des Expropriationspreises und der expropriirten Grundfläche richtig geschehen ist?

c) Wer und bis zu welchem Theile ist zur Behebung der Entschädigungssumme berechtigt?

d) Wenn nur ein Theil der mit einer Vormerkung, Einverleibung oder Superintabulirung belasteten Grundfläche der Expropriation verfällt: auf welche Ziffer vermindert sich jener belastende Posten, welcher die erübrigende Grundfläche auch weiterhin belasten wird?

§ 23.

Die Verhandlung wird in protokollarischer Form geführt und ist längstens binnen acht Tagen zu beenden.

§ 24.

Nach Beendigung der Verhandlung binnen acht Tagen fasst das Gericht einen Beschluss, in welchem es die Fragen hinsichtlich der im § 22 bezeichneten Punkte einzeln entscheidet; und wenn die Berechtigung zur Behebung der Entschädigungssumme von der Erledigung eines anderen Processes abhängig wäre, ordnet das Gericht die Ausfolgung der Entschädigungssumme entweder zu Handen der durch die betheiligten Parteien in Uebereinstimmung bezeichneten Person, oder aber in Ermanglung einer solchen Uebereinstimmung zu Handen des Gerichtes an.

§ 25.

Gegen diesen Beschluss können alle Rechtsmittel angewendet werden, welche die ordentliche Civilprocessordnung gestattet; bei den Appellationsgerichten indessen werden derlei Expropriationsangelegenheiten der Begünstigung einer extraseriellen Behandlung theilhaftig.

§ 26.

Das Gericht erster Instanz fasst gleichzeitig, als es seine Entscheidung über die Einwendungen und Ansprüche im Sinne des § 24 ausspricht, auch darüber einen Beschluss, dass derjenige Expropriationspreis, welcher nach § 22 das Object der Einwendung oder des Anspruches ist, wenn die betreffende Summe nicht zu richterlichen Handen deponirt wurde, auf dem Lastenblatte des Centralgrundbuches mit pünktlicher Bezeichnung der darauf Anspruch Erhebenden angemerkt werde.

§ 27.

Sobald die Entscheidung über eine oder die andere Einwendung oder den Anspruch zur Rechtskraft erwachsen ist, fordert das Gericht den Vertreter der Unternehmung mittelst Bescheid von amtswegen auf, die Auszahlung und beziehungsweise die Deponirung im Sinne des Urtheils oder des Beschlusses binnen 15 Tagen zu vollziehen und den Vollzug mit vorschriftsmässigen Documenten nachzuweisen.

Das Gericht ist verpflichtet, über diese erfolgte Nachweisung die Centralgrundbuchsbehörde sogleich zu dem Behufe zu verständigen, damit am Lastenblatte des Centralgrundbuches der ausgezahlte Expropriationspreis gelöscht werden könne. — In dieser Verständigung ist sich pünktlich auf die Zahl und den Inhalt des Anmerkungsbeschlusses (§ 26) zu beziehen.

Abweichende Bestimmungen für das Centralgrundbuch.

§ 28.

Hinsichtlieh der Verfassung und Manipulation des Centralgrundbuches sind die Bestimmungen des ordentlichen Grundbuchssystems massgebend mit den in den nachfolgenden Paragraphen enthaltenen Abweichungen.

§ 29.

Jedes Centralgrundbuch besteht aus einem Hauptblatte, einem Eigenthumsblatte, ferner aus so vielen Besitzstandsblättern, durch wie viele Hotter sich die Unternehmung zieht, und endlich aus einem Lastenblatte.

Haupt- und Eigenthumsblatt.

§ 30.

Das Hauptblatt enthält die Firma der Unternehmung, den Sitz der Direction und die Endpunkte der Unternehmung.

Ferner werden unter den auf diesem Blatte fortlaufenden römischen Zahlen all jene Hotter angeführt, auf welche sich die Unternehmung erstreckt.

Dieses Blatt weist auch die hinsichtlich der Firma geschehenen Aenderungen nach.

Das Eigenthumsblatt weist die Uebertragungen und Beschränkungen des Eigenthumsrechtes hinsichtlich des gesammten unbeweglichen Vermögens der Unternehmung nach, während die auf die einzelnen Bestandtheile bezüglichen Besitzänderungen am Besitzstandsblatte vorkommen.

§ 31.

Die Firma der Unternehmung ist auch auf der Vorderseite eines jeden Besitzstandsblattes obenan anzusetzen.

Besitzstandsblatt.

§ 32.

Das Besitzstandsblatt wird für jeden einzelnen Hotter abgesondert angefertigt, und ein jedes ist obenan mit jener römischen Zahl zu versehen, unter welcher es am Hauptblatte vorkommt. Es hat folgende Rubriken:

1. Die Localisirungszahl;
2. die Beschreibung des Bestandtheiles;
3. gesammter Flächenraum;
4. Berufungsnotizen.

§ 33.

Die Localisirungszahl eines jeden einzelnen Bestandtheiles bildet eine laufende Zahl, mit welcher dieser in der Conscription und auf der Karte bezeichnet ist.

Die Localisirungsnumerirung beginnt in jedem Hotter mit Eins.

§ 34.

In der zweiten Rubrik werden die einzelnen Bestandtheile angeführt mit Angabe der Länge und Breite derselben, so wie dies in der authenticirten Conscription enthalten ist.

In dieser Rubrik kommen ferner die Gebäude, Brücken, Schleussen u. s. w., und zwar unmittelbar nach jenem Bestandtheile, auf welchem sie sich befinden, und werden mit demselben Buchstaben bezeichnet, welchen sie in der authenticirten Conscription und auf der Karte erhalten haben.

In derselben Rubrik folgen endlich, nach Anführung sämmtlicher im Hotter befindlicher Bestandtheile und der auf denselben stehenden Gebäude zwei Anmerkungen: in der ersten sind die Rechte der Unternehmung, in der zweiten die auf der Unternehmung lastenden Servituten verzeichnet.

Sowohl die Rechte als auch die Servituten sind auf Grund der Conscription, bündig präcisirt, einzutragen, und inwiefern dieselben mit einem bestimmten Bestandtheile oder Gebäude rechtlich oder natürlich in unzertrennbarer Verbindung stehen, ist sich auf die Localisirungszahl und beziehungsweise auch auf den Buchstaben des betreffenden Bestandtheiles oder Gebäudes zu beziehen.

§ 35.

Die dritte Rubrik des Besitzstandsblattes, welche das Flächenmass der einzelnen Bestandtheile enthält, wird auf Grund der authenticirten Conscription ausgefüllt.

§ 36.

Die vierte Rubrik endlich enthält die Berufungen auf jene späteren Eintragungen, welche die hinsichtlich der einzelnen Bestandtheile im Laufe der Zeit vorkommenden Aenderungen nachweisen.

Aenderungen des Besitzstandsblattes.

§ 37.

Wie bereits im § 30 erwähnt war, werden die in den einzelnen Bestandtheilen vorkommenden Besitzänderungen gleichfalls im Besitzstandsblatte ausgewiesen. Solche Fälle können eintreten:

1. Wenn sich der Flächenraum des einen oder anderen Bestandtheiles aus welch immer für einer Ursache vergrössert oder verringert hat;

2. wenn einzelne Bestandtheile, Gebäude, Rechte oder Servituten im Laufe der Zeit gänzlich aufhören;

3. oder endlich: wenn die Unternehmung durch neue Bestandtheile, Gebäude, Rechte oder Servituten zunimmt.

Diese Fälle werden unter der Aufschrift: „Veränderungen" in chronologischer Reihenfolge und unter fortlaufenden römischen Zahlen am Ende des Besitzstandsblattes eingetragen.

Ersichtlichmachung der Veränderungen.

§ 38.

Die Fälle des 1. und 2. Punktes des § 37 sind auch bei dem veränderten alten Posten ersichtlich zu machen, und zwar derart, dass im ersten Falle die Localisirungszahl unberührt belassen, der Inhalt der 2. und 3. Rubrik aber mit einem Querstriche durchzogen wird; in der 4. Rubrik geschieht die Berufung auf jenen Punkt der „Veränderungen", unter welchem die neue Breite und Länge und der gesammte Flächenraum dieses Bestandtheiles eingetragen wurde.

Im zweiten Falle aber ist auch die Localisirungszahl des veränderten Bestandtheiles durchzustreichen.

§ 39.

Wenn sich der Flächenraum eines Bestandtheiles ändert, ist in der neuen Eintragung, welche die neue Breite, Länge und den Flächenraum enthält, die alte Localisirungszahl des Bestandtheiles beizuhalten.

Dasselbe hat hinsichtlich der Buchstaben der Gebäude, so auch der Zahlen der Rechte und Servituten zu geschehen.

§ 40.

Hingegen, wenn ein neuer Bestandtheil, ein neues Gebäude, Recht oder Servitut eingetragen wird, bekommt die neue Eintragung immer die

auf die Zahl oder den Buchstaben der früheren letzten Eintragung folgende Zahl oder Buchstaben, ohne Rücksicht darauf, wenngleich durch einige Löschungen in der Reihe der Zahlen und Buchstaben Lücken entstanden sind.

Lastenblatt.

§ 41.

Das Lastenblatt des Centralgrundbuches besteht aus den Rubriken des gewöhlichen Grundbuches, es kann jedoch keine anderen Lastposten aufnehmen, als welche die Gesammtunternehmung als untheilbares Ganzes belasten.

Anlegung des Centralgrundbuches.

§ 42.

Die Centralgrundbuchsbehörde hat die Anlegung des Haupt- und Eigenthums- oder des Besitzstandsblattes auf Grund der authenticirten Conscription und Kartenabschnitte unverzüglich in Angriff zu nehmen und in dem Masse fortzuführen, als die Authentication bezüglich des einen oder anderen Hotters beendet wurde, und ihr durch ihren Commissär die authenticirte Conscription und Kartenabschnitte eingesendet werden, und die Verständigungen der auswärtigen Gerichte (§ 16) bei ihr einlangen.

§ 43.

Hingegen kann die Anlegung des Lastenblattes nur dann in Angriff genommen werden, wenn der im § 26 erwähnte Beschluss vom auswärtigen Gerichte bei der Centralgrundbuchsbehörde einlangt.

Dem in diesem Beschlusse anzumerken angeordneten Expropriationspreise gebührt eine solche Priorität, welcher keine wie immer geartete andere Forderung vorgreifen kann.

Integrirende Theile des Centralgrundbuches.

§ 44.

Die über das Eigenthum der Unternehmung aufgenommenen authentischen Conscriptionen und Kartenabschnitte bleiben in der Verwahrung der Centralgrundbuchsbehörde und bilden integrirende Theile des Centralgrundbuches.

Eröffnung des Centralgrundbuches.

§ 45.

Sobald die authenticirten Conscriptionen und Kartenabschnitte, so auch die im § 26 erwähnten Beschlüsse hinsichtlich aller zur Unternehmung



gehörigen Hotter bei der Centralgrundbuchsbehörde eingelangt sind, beendigt dieselbe die Verfassung des Centralgrundbuches, erstattet hierüber Bericht an das Justiz- und Communicationsministerium und bestimmt und veröffentlicht mittelst Kundmachung den Tag, an welchem das Centralgrundbuch eröffnet wird.

Grundbuchsgerichtsbarkeit.

Von diesem Tage an ist jede gegen die Unternehmung gerichtete derartige Eingabe, welche ihrem Inhalte nach zur Grundbuchsbehörde gehört, beim Gerichte der k. Freistadt Pest einzureichen, unter dessen Leitung das Centralgrundbuch steht.

Competenz sonstiger Klagen.

§ 46.

Sonstige Klagen, welche zwischen der Unternehmung und anderen Einzelnen auftauchen, können der Competenz des in der allgemeinen Civilprocessordnung bezeichneten Gerichtes nicht entzogen werden und im Falle solcher Klagen ist die Centralgrundbuchsbehörde verpflichtet, wenn es der betreffende Richter auf Ansuchen der einen oder anderen Partei verlangen würde, jenen Theil des vereinigten Grundbuches, so auch der neben dem Grundbuche befindlichen Conscription und Karte, welche zur Entscheidung der obschwebenden Angelegenheit erforderlich ist, auf Kosten der ansuchenden Partei in beglaubigter Abschrift auszufolgen.

§ 47.

Jede Veränderung, welche im Laufe der Zeit am Besitzstandsblatte geschieht, ist auch auf der neben dem Grundbuche befindlichen Karte übereinstimmend ersichtlich zu machen.

Wirksamkeit des gegenwärtigen Gesetzes.

a) Hinsichtlich der neuen Unternehmungen.

§ 48.

Alle jene Eisenbahn- und Canalisirungsunternehmungen, welche beim Inslebentreten dieses Gesetzes das Expropriationsgeschäft auf der ganzen Linie, auf welche ihre Concession lautet, noch nicht gänzlich beendigt haben, fallen unter die bindende Wirksamkeit dieses Gesetzes.

b) Hinsichtlich der alten Unternehmungen.

Jene Unternehmungen hingegen, welche beim Inslebentreten dieses Gesetzes das Expropriationsgeschäft beendet haben, sind verpflichtet, vom

Inslebentreten dieses Gesetzes gerechnet binnen einem Jahre um die centralgrundbücherliche Eintragung anzusuchen und sind solche Unternehmungen zugleich verpflichtet, den gesammten Betrag ihrer concessionirten Prioritätsobligationen auf ihr grundbücherlich eingetragenes Vermögen bei Gelegenheit der Eröffnung des Lastenblattes primo loco gebührenfrei einverleiben zu lassen, in welchem Falle die zur Umgestaltung der vorhandenen Operate nöthigen Verfügungen vom Justiz- und Communicationsministerium erlassen werden.

Gebührenfreiheit.

§ 49.

Die Expropriationsconscriptionen, Karten und Einzelnausweise, so auch auf Grund dieses Gesetzes entstehende, wie immer geartete Eingaben, Verhandlungen und Urtheile sind von allen Gebühren befreit; diese Freiheit erstreckt sich indessen nicht auf die Quittungen.

Kosten der Authentication und Currentirung.

§ 50.

Die Kosten der Authentication und Currentirung sind durch die Unternehmungen zu tragen.

§ 51.

In den Fällen jener Paragraphe dieses Gesetzes, in welchen sich auf die auswärtigen Grundbuchsbehörden bezogen wird, haben anstatt diesen hinsichtlich jener Grundparcellen, welche noch nicht grundbücherlich eingetragen sind, die competenten Gerichte als Real-Instanz vorzugehen.

Vollzug des Gesetzes.

§ 52.

Der Vollzug dieses Gesetzes gehört zum Wirkungskreise des Justiz- und Communicationsministeriums.



Beilage IX.

Verordnung des Handelsministeriums vom 25. Januar 1879, R. G. Bl. Nr. 19,

betreffend die Verfassung der auf Eisenbahnen bezüglichen Projecte und die damit zusammenhängenden Amtshandlungen.[1])

In Hinblick auf die Anordnungen des Gesetzes vom 18. Februar 1878, R. G. Bl. Nr. 30, betreffend die Enteignung zum Zwecke der Herstellung und des Betriebes von Eisenbahnen, werden in Abänderung der Verordnung vom 4. Februar 1871, R. G. Bl. Nr. 8, für Locomotiveisenbahnen die nachstehenden Bestimmungen getroffen:

I. Oeffentliche Bahnen.

A. Vorprojecte.

§ 1.

Die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für Eisenbahnen wird auf höchstens sechs Monate ertheilt und dieser Termin nur unter der Bedingung verlängert, dass noch vor Ablauf desselben folgende Behelfe dem Handelsministerium vorgelegt und von diesem als befriedigend erkannt werden, nämlich:

1. Eine Generalkarte des militär-geographischen Institutes im Massstabe von 1 : 75.000, 1 : 144.000 oder 1 : 288.000 (stets je nach den Ländern die neueste Auflage) mit Angabe der ungefähren Richtung der angestrebten neuen Bahn und der genauen Richtung der dieselbe umschliessenden im Betriebe oder im Baue befindlichen Linien.

2. Eine Skizze des Längenprofils, in demselben Längenmassstabe wie die Karte und dem fünfzigfachen Höhenmassstabe mit Angabe der Meereshöhe der überschrittenen Wasserscheiden und der dazwischenliegenden Thalgründe, sowie der beabsichtigten Steigungen und Gefälle.

3. Eine Schätzung der muthmasslichen Baukosten, Roh- und Reineinnahmen und der darnach zu erwartenden Verzinsung des Anlagecapitals.

4. Ein Erläuterungsbericht über die von der projectirten Bahn erhofften volkswirthschaftlichen oder sonst im öffentlichen Interesse erwarteten Vortheile, dann über die bereits gewonnenen und die noch zu hoffenden bautechnischen Resultate, die möglichen Varianten, die beabsichtigte Einrichtung des Betriebes, Benützung von Anschlussbahnhöfen u. s. w.

---

[1]) Für Localbahnen besteht eine besondere Verordnung, vergl. Beil. X.



§ 2.

Die behufs Erwirkung der Concession auf Grund des § 5 des Eisenbahn-Concessionsgesetzes (Verordnung des Ministeriums für Handel, Gewerbe und öffentliche Bauten vom 14. September 1854, R. G. Bl. Nr. 238) von den Bittwerbern vorzulegenden Projectsstücke, falls letztere nicht von staatswegen verfasst wurden, sind:

1. Eine Generalkarte wie im § 1, aber mit genauer Angabe der beabsichtigten Linie;

2. eine topographische Detailkarte (neueste Auflage) im Massstabe von 1 : 25.000 oder 1 : 28.800, mit Angabe jener Strecken, welche über verliehene Grubenmasse oder im Abbau begriffene Bergwerke führen;

3. ein General-Längenprofil im Massstabe von 1 : 100.000 für die Längen und 1 : 2000 für die Höhen;

4. ein Special-Längenprofil im Massstabe von 1 : 10.000 für die Längen und 1 : 1000 für die Höhen;

5. eine Sammlung von Querprofilen (etwa 1 oder 2 auf das Kilometer) im Massstabe von 1 : 200 auf diejenigen Punkte der Bahn bezüglich, wo die Berglehnen sehr abschüssig sind, wo Fluss- oder Strassenverlegungen vorkommen, oder wo überhaupt die Führung der Bahn auf besondere Schwierigkeiten stösst;

6. ein summarischer, möglichst auf Erfahrungsresultate gestützter und sowohl für die ganze Bahn, als auf das Durchschnittskilometer berechneter Kostenvoranschlag mit folgenden Rubriken:

a) Vorarbeiten und Bauaufsicht;

b) Grundeinlösung und sonstige Grundentschädigungen sammt feuersicheren Herstellungen;

c) Erdarbeiten (aller Art);

d) Nebenarbeiten (Sicherung der Böschungen durch Bepflanzung, Drainirung, Pflasterung, Steinwürfe, Stütz- oder Wandmauern, Beschotterung der Wege u. s. w.);

e) kleine Kunstbauten unter 20 Meter lichter Oeffnung;

f) grosse Kunstbauten, Viaducte und Tunnel (meist auf die Currentlängeneinheit zu veranschlagen);

g) Beschotterung der Geleise (incl. Oberbaulegen);

h) Oberbau (incl. Drehscheiben, Brückenwagen, Ladekrähne, Signale);

i) Hochbau (incl. der mechanischen Einrichtung der Wasserstationen und Werkstätten);

k) Verschiedenes (Einfriedung, Zeiger, Telegraph, Mobilien, Werkstättenausrüstung, Vorräthe, Betriebsvorauslagen u. s. w.);

l) Fahrpark.



7. Ein technischer Bericht zur Begründung und Erläuterung der ganzen Vorlage, insbesondere der gewählten Uebergangspunkte über die Wasserscheiden der geologischen Bodenbeschaffenheit, der angenommenen Steigungen und Minimalcurven, der zu Grunde gelegten Normalien, der unvermeidlichen grossen Kunstbauten, der Zahl und Lage der Bahnhöfe und Stationen u. s. w.

Die Entfernung der Stationen, die Richtungs- und Steigungsverhältnisse der Bahn, die Zahl und Dimensionen der Kunstbauten sind überdies in tabellarischen Beilagen zu beziffern.

Die Varianten, falls noch welche in Frage stehen, die nicht bei der ersten Vorlage (§ 1) erledigt wurden, sind in Parallele zu bringen und ihre betreffenden Vorzüge und Nachtheile hervorzuheben.

Die Regierung behält sich vor, nöthigenfalls im kurzen Wege auch von dem Situationsplane Einsicht zu nehmen, aus dem das Special-Längenprofil Nr. 4 abgeleitet worden.

§ 3.

Findet das Handelsministerium das vorgelegte Project entsprechend, so wird dasselbe der Tracenrevision unterzogen.

Zu diesem Behufe hat der Concessionswerber den betheiligten politischen Landesbehörden Copien von den im § 2 erwähnten Projectstücken 1, 3 und 7 in der von jeder Landesbehörde zu bezeichnenden Anzahl vorzulegen.

Diese Copien werden im Sitze der betheiligten politischen Behörden erster Instanz acht Tage lang zu Jedermanns Einsicht aufgelegt.

Die Gemeinden sind von dem Auflegen der Pläne angemessen zu verständigen, und die Vorstehungen derselben verpflichtet, die Verlautbarung hinsichtlich des Ortes und der Zeit für die Einsichtnahme zu veranlassen.

Allfällige Bemerkungen darüber werden in eigens dazu aufgelegten Vernehmungsbögen entgegengenommen, oder denselben beigelegt und nach Ablauf der Frist von der politischen Behörde erster Instanz mit ihrem Gutachten der Landesbehörde übersendet.

Hierauf tritt unter der Leitung der politischen Landesbehörde und — soferne nicht vom Handelsministerium eine andere Verfügung getroffen wird — an deren Sitz eine von Fall zu Fall von dem Handelsminister aus Vertretern der Landesbehörde, der Generalinspection der österreichischen Eisenbahnen, des Reichskriegsministeriums, der Handelskammern, des Landesausschusses und nach Umständen der Bergbehörde und sonstiger Behörden und Körperschaften zu berufende Commission zusammen, welche die besondere Aufgabe hat, die auf die neue Bahn und die Lage der Stationen bezüglichen militärischen, administrativen,



commerciellen und ökonomischen Rücksichten, wie auch die Interessen und etwaigen erworbenen Rechte bestehender Transportanstalten zu prüfen und zu erörtern, sich über die Zulässigkeit der projectirten Bahn überhaupt auszusprechen, die zwischen den vorliegenden Varianten zu treffende Wahl zu befürworten, oder anderweitige Abänderungen in der Bahnrichtung in Vorschlag zu bringen.

Dem Ermessen des Reichskriegsministeriums, sowie der politischen Landesbehörde und der General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen bleibt es anheimgestellt, vor Zusammentritt der Commission Vertreter zur Besichtigung der Trace an Ort und Stelle zu entsenden.

Als Material der Berathung dienen der Commission die eingelaufenen Vernehmungsbögen, die allfälligen Anträge ihrer Mitglieder, sowie die ihr überwiesenen oder direct bei ihr einlaufenden Petitionen.

Der Concessionswerber oder ein Vertreter desselben ist den Sitzungen mit berathender Stimme beizuziehen.

Die Commission hat das Recht, auch andere Personen zu vernehmen.

§ 4.

Auf Grund des dem Handelsministerium vorzulegenden Commissionsprotokolles und der sonstigen Ergebnisse der Tracenrevision entscheidet die Regierung über die Zulässigkeit und Bauwürdigkeit und die zu befolgende allgemeine Richtung der Bahn, sowie — vorbehaltlich der seinerzeitigen definitiven Entscheidung nach Massgabe des Eisenbahn-Concessionsgesetzes — über die Bedingungen, unter denen die Concession erworben werden kann.

§ 5.

Auf Staatskosten zu erbauende Bahnen unterliegen ebenfalls der in § 3 bestimmten Tracenrevision.

B. Definitive Trace.

§ 6.

Nach erfolgter Concessionsertheilung, beziehungsweise nach erfolgtem Beschlusse, die Linie auf Staatskosten zu bauen, ist in erster Linie das Project der definitiven Trace beim Handelsministerium einzureichen.

Dieses, auf Grund der nach § 4 getroffenen ministeriellen Entscheidung zu verfassende Project hat zu bestehen:

1—7. Aus den im § 2 erwähnten Stücken, ferner

8. einem Situationsplane im Massstabe von mindestens 1:2880 (kleiner Situationsplan) mit Schichtencurven oder wenigstens mit Höhenknoten rechts und links der Bahn. Wo letztere im Abtrag (Einschnitt) ist, wird die Bahnaxe gelb, und wo im Auftrag (Damm) roth angelegt.

Auch sind die Tunnels, Viaducte, Brücken, Durchlässe, Wegübergänge und Weg- und Flussverlegungen wenigstens annäherungsweise einzuzeichnen.

Wenn der vorgelegte Plan nicht eine Copie des Originalschichtenplanes ist, behält sich die Regierung vor, von letzterem im kurzen Wege Einsicht zu nehmen.

§ 7.

Falls das Project der definitiven Trace sich von dem genehmigten Vorprojecte (§ 4) wesentlich unterscheidet, oder neue Fragen von öffentlichem Interesse berührt, so kann das Handelsministerium vor dessen Genehmigung eine neue vollständige oder theilweise Tracenrevision anordnen.

Die Genehmigung der definitiven Trace erfolgt stets nur unter Vorbehalt der etwa bei der politischen Begehung sich noch ergebenden Abänderungen.

C. Anzahl und Lage der Stationen.

§ 8.

Nach Genehmigung der definitiven Trace sind dem Handelsministerium behufs Feststellung der Anzahl und der Lage der Bahnhöfe, Stationen und Haltestellen folgende Projectstücke vorzulegen:

1. Eine Generalkarte des militär-geographischen Instituts (§ 1, Nr. 1) mit roth eingetragener Linie und Angabe der vorgeschlagenen Stationsplätze, sowie der auf den im Betriebe stehenden Linien vorhandenen Stationen;

2. das richtiggestellte General-Längenprofil (§ 2, Nr. 3);

3. eine Sammlung der Situationspläne der beantragten Bahnhöfe, Stationen und Haltestellen (Massstab am besten 1:5000 und höchstens 1:2880) mit Angabe der Gebäude und Zufahrtsstrassen, womöglich in solcher Ausdehnung, dass die Ortschaft darauf sichtbar ist;

4. ein erläuternder Bericht, in welchem — soferne die Stationen oder Haltestellen nicht an bestehenden öffentlichen Strassen oder Wege projectirt werden — über die Herstellung der Zufahrtsstrassen in technischer und finanzieller Beziehung bestimmte Vorschläge zu machen sind.

§ 9.

Falls keine besonderen örtlichen Hindernisse obwalten, sind die Bahnhöfe, Stationen und Haltestellen horizontal zu projectiren.

Bei der Abzweigung von, verschiedenen Verwaltungen angehörigen Bahnen ist das Augenmerk dahin zu richten, dass der Personendienst und womöglich auch der Güterdienst in denselben Räumen eines einzigen



gemeinschaftlichen, unter eine einheitliche Leitung zu stellenden Zweigbahnhofes vereinigt werde.

Um die Erreichung dieses Zieles zu erleichtern, hat sich die neue Unternehmung, falls es nicht schon vor der Concessionsertheilung geschehen, jedenfalls vor Einreichung ihrer Stationsvorlage mit den betreffenden älteren Bahnen in's Benehmen zu setzen.

Bei der Wahl der Benennung der neuen Stationen sind Doppelnamen nur dann vorzuschlagen, wenn sie zur Unterscheidung von bereits bestehenden Stationsnamen unvermeidlich sind.

§ 10.

Ueber die im § 8 bezeichnete Vorlage erfolgt eine Amtshandlung in derselben Weise wie bei der Tracenrevision (§ 3).

Die Stationscommission hat sich nicht nur über die Zahl und Lage der auszuführenden Stationen, sondern auch über deren Benennung, sowie über die Zufahrten und deren Richtung auszusprechen.

Rücksichtlich der Kostenbestreitung, des Vollendungstermines und der künftigen Erhaltung der Zufahrtsstrassen ist eine Vereinbarung anzustreben.

In Betreff der in Ländern, für welche Eisenbahnzufahrtsstrassengesetze bestehen, durch eine Concurrenz zu bewirkenden Zufahrtsstrassen ist in Gemässheit der Bestimmungen dieser Gesetze vorzugehen.

Die Regierung behält sich vor, die Anlage einer Station erst dann zu bewilligen, wenn die Frage der zugehörigen Zufahrtsstrasse ausgetragen ist.

§ 11.

Falls sich bei der vom Handelsministerium über die Lage der Stationen zu treffenden Entscheidung die Nothwendigkeit ergiebt, die genehmigte Trace zu modificiren, so wird je nach der Wichtigkeit der vorzunehmenden Aenderung gleichzeitig verfügt werden, ob dieselbe den Gegenstand einer weiteren besonderen Vorlage (nach § 6) bilden oder nur bei der Aufstellung des Detailprojectes (§ 13) durchgeführt werden solle.

§ 12.

Auch wenn es sich um die Errichtung oder Auflassung von Bahnhöfen, Stationen und Haltestellen auf im Betriebe stehenden Bahnen handelt, wird die Entscheidung in der Regel nicht ohne Abhaltung der im § 10 bestimmten Stationscommission getroffen werden. Letztere kann jedoch diesfalls an einen anderen Ort als den Sitz der Landesbehörde einberufen und nach Umständen auch mit der politischen Begehungscommission vereinigt werden.

Ausdrücklich ausgenommen sind nicht öffentliche Ladeplätze und jene Haltestellen, welche versuchsweise eröffnet, auch ohneweiters seitens des Handelsministeriums wieder geschlossen werden können.

D. Politische Begehung.

§ 13.

Erst nach Feststellung der Stationen wird die Linie im Detail aus-gesteckt und zur Ausarbeitung der Detailprojecte geschritten.

Sollten sich dabei, wie es in der Natur der Sache liegt, unwesentliche Abweichungen von der genehmigten Trace ergeben, so werden dieselben principiell nicht beanständet werden.

Zur Vermeidung allzuhäufiger Beanständungen bei der politischen Begehung empfehlen sich bei Aufstellung der Detailprojecte nachstehende Regeln:

Bei Durchfahrten (für Fahrwege) mit Eisen- oder Holzträgern soll die lichte Höhe nicht unter 3·20 Meter, aber soweit nur Verkehrszwecke in Frage kommen, auch nie mit mehr als 4·50 Meter projectirt werden.

Bei gewölbten Durchfahrten ist die lichte Höhe am Scheitel um ein Drittel der Pfeilhöhe des Gewölbes grösser zu bemessen als bei Balkenbrücken.

Die lichte Weite der Durch- und Oberfahrten ist nach den localen Bedürfnissen zu bestimmen.

Auf Colonnenwegen und überhaupt bei militärisch wichtigen Durchfahrten darf die lichte Höhe nicht unter 4 Meter (bei Balkenconstruction) und die lichte Weite nicht unter 5 Meter betragen.

Bei schiefen Niveau-Uebergängen soll womöglich der spitze Winkel nicht unter 45⁰ betragen.

Bei allen befahrenen Niveau-Uebergängen ist auf beiden Seiten der Bahn die Strasse oder der Weg ausserhalb der geschlossenen Schranken zum Rasten der Zugthiere womöglich auf eine Länge von mindestens 10 Meter horizontal oder schwach geneigt anzulegen.

Bei Strassen- und Wegumlegungen sind womöglich nachstehende Maximalneigungen einzuhalten, nämlich:

für Aerarialstrassen 3%,
„ Land- und Bezirksstrassen 4%,
„ sonstige Wege 6%.

Falls jedoch die umzulegenden Strassen und Wege zwischen den nächstliegenden massgebenden Knotenpunkten bereits stärkere Gefälle aufweisen, können nach Umständen auch letztere als Richtschnur dienen.

Materialgruben müssen so projectirt werden, dass für ihre gründliche Entwässerung nach Möglichkeit vorgesorgt ist.



Wo ohne weitere Erläuterung von lichten Weiten und Höhen die Rede ist (insbesondere § 14, Nr. 2 und 7), sind dieselben stets auf die Strassensohle und Strassenmitte, beziehungsweise auf das Nullwasser zu beziehen und senkrecht auf die Widerlager zu verstehen.

§ 14.

Behufs Anordnung der politischen Begehung sind dem Handelsministerium folgende Behelfe vorzulegen:

1. Die richtiggestellte topographische Detailkarte (§ 2, Nr. 2);

2. ein Situations-, beziehungsweise Grundeinlösungsplan im Massstabe von 1:1000 (grosser Situationsplan) mit den Stationen und Wächterhäusern, den Böschungen, den Weg- und Flussverlegungen, den Unter- und Oberfahrten, sowie den Niveau-Uebergängen und den Kunstbauten im Allgemeinen, mit Angabe deren lichten Oeffnungen und Höhen, endlich mit Angabe der beabsichtigten Einlösungsgrenzen und der Katastralnummern der von der Bahn berührten und der benachbarten Grundparcellen.

Die Trennung des Grundeinlösungsplanes vom eigentlichen Situationsplane, d. h. die Vorlage zweier Pläne statt des hier angenommenen einzigen, bleibt der Bahnunternehmung anheimgestellt;

3. ein Detaillängenprofil im Massstabe von 1:2000 für die Längen und 1:200 für die Höhen;

4. eine Sammlung massgebender Querprofile, eventuell mit Angabe der Sondirungsresultate;

5. die Längen- und Normalquerprofile aller wesentlich verlegten Wege und Wasserläufe;

6. eine Tabelle der Richtungs- und Steigungsverhältnisse der Bahn;

7. eine Tabelle der Wege und Wasserläufe sammt Hauptdimensionen der betreffenden Kunstbauten und Niveau-Uebergänge mit Angabe der Körperschaften oder Parteien, von denen jeder umzulegende oder neuherzustellende Weg oder Wasserlauf zur Erhaltung übernommen werden soll;

8. ein Verzeichniss der in Anspruch genommenen Grundstücke und Rechte. In diesen Verzeichnissen sind die Bezirksgerichte, in deren Sprengel die Gemeinden gelegen sind und alle Katastralnummern und Flächenmasse der Parcellen, in Bezug auf welche eine Enteignung stattfinden soll, sowie die beanspruchten Flächen anzugeben (§ 12 des Enteignungsgesetzes);

9. ein nach § 14 des Enteignungsgesetzes verfasstes Verzeichniss der Namen und Wohnorte der Enteigneten.

Letzteres Stück kann jedoch, und zwar in einfacher Ausfertigung, auch direct der politischen Landesbehörde überschickt werden.

Gleich den oben mit den Nummern 2 (Grundeinlösungsplan), 8 und 9 bezeichneten Stücken ist auch die mit 7 bezeichnete Tabelle, unter Einhaltung der durch § 14 des Enteignungsgesetzes normirten Bestimmungen in den Ortsgemeinden aufzulegen. Dasselbe gilt in Galizien und der Bukowina für die Gutsgebiete.

Zu diesem Behufe sind die Stücke 2, 7, 8 und 9 nach Katastralgemeinden getrennt aufzustellen.

Das Handelsministerium unterzieht das eingereichte Detailproject einer vorläufigen Prüfung und ordnet, wenn es dasselbe zur Ausführung geeignet erachtet, die politische Begehung an (§ 12 des Enteignungsgesetzes). Es kann letztere aber auch bedingungsweise anordnen, indem es zu einzelnen Theilen des Projectes Vorbehalte stellt.

§ 15.

Die mit der politischen Begehung betraute Commission besteht:

a) auf Grund des § 13 des Enteignungsgesetzes aus einem Vertreter der politischen Landesbehörde als Commissionsleiter, einem Vertreter der General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen, und jeweilig dem Vertreter der politischen Bezirksbehörde, in deren Sprengel der Gegenstand der Amtshandlung gelegen ist;

b) ferner aus einem Vertreter des Reichskriegsministeriums, eventuell auch der Bergbehörde und sonstigen vom Handelsministerium von Fall zu Fall zu bezeichnenden Mitgliedern.

Dem Landeschef bleibt es vorbehalten, je einen mit den Localverhältnissen vertrauten technischen Beamten der politischen Landes- und Bezirksbehörde von Fall zu Fall als Beirath den obbezeichneten Vertretern dieser Behörden beizugeben.

§ 16.

Die Aufgabe der Begehungscommission ist eine zweifache, nämlich:

einestheils die Erhebungen, betreffend die Feststellung des Gegenstandes und Umfanges der durch den Bahnbau veranlassten Enteignung, beziehungsweise die Begutachtung der dagegen erhobenen Einwendungen,

anderntheils die Begutachtung des Bauplanes vom Standpunkte des öffentlichen Interesses, beziehungsweise der gegen denselben erhobenen Einwendungen, insbesondere in Bezug auf die berührten Strassen, Wege und Wasserläufe, die Lage und die Dimensionen der Kunstbauten, Wegschranken u. s. w.

In beiden Richtungen kann die Commission nöthigenfalls Aenderungen in den Richtungs- und Steigungsverhältnissen der Bahn beantragen, falls solche Aenderungen trotz der vorausgegangenen sorgfältigen Ermittlung der Trace noch gerechtfertigt erscheinen sollten.



Sie kann auch die Anlage der Bahnhöfe und Stationen behandeln, ohne jedoch die bereits entschiedene allgemeine Lage derselben wieder in Frage zu stellen.

Den Betheiligten steht es frei, nicht nur gegen die begehrte Enteignung (§ 15 des Gesetzes vom 18. Februar 1878), sondern auch gegen den Bauplan als solchen Einwendungen vor der Commission vorzubringen.

Die von den Enteigneten erhobenen privatrechtlichen Ansprüche, welche kein öffentliches Interesse berühren und durch die ihnen zu gewährende Entschädigung ausgetragen werden können, sind von der Verhandlung der Begehungscommission auszuschliessen und der gerichtlichen Feststellung dieser Entschädigung vorzubehalten (§§ 24 und 27 des Enteignungsgesetzes).

§ 17.

Für jede Katastralgemeinde ist ein besonderes Begehungsprotokoll aufzunehmen. In demselben sind immer nur die von den Interessenten begehrten Abänderungen der Projectsvorlagen zu erwähnen, da es selbstverständlich ist, dass überall, wo seitens der Commission keine Aenderung beantragt oder seitens der Betheiligten eine solche nicht einmal verlangt wird, die Bestimmungen der Projectsstücke 2, 7 und 8 (§ 14), welche von der Begehung an integrirende Bestandtheile des Begehungsprotokolls bilden, als angenommen und sohin als massgebend und für alle Theile bindend zu gelten haben.

Beantragt die Commission unter ausdrücklicher Zustimmung der Vertreter der General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen, des Reichskriegsministeriums und eventuell auch der Bergbehörde, sowie des Vertreters der Bahnunternehmung eine Aenderung des Bauprojectes, beziehungsweise der Einlösungsgrenzen, so sind vor Schluss des Protokolls womöglich die neuen Grenzen in den Situationsplan (§ 14, Nr. 2) einzutragen und auch die Tabellen Nr. 7, 8 und 9 richtigzustellen, auf dass im Falle der Zustimmung der Enteigneten das Enteignungserkenntniss sofort gefällt werden kann (§ 17 des Enteignungsgesetzes).

Ist dies nicht möglich, so muss das Enteignungserkenntniss für die in Frage stehende Strecke oder die in Frage stehenden Parcellen bis nach Aufstellung der neuen Grenzen und Flächen durch die Bauleitung und bis nach deren Vidirung durch die General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen, eventuell bis nach erfolgter Entscheidung des Handelsministeriums und je nach Umständen, Abhaltung einer nachträglichen Verhandlung (§ 21 des Enteignungsgesetzes) verschoben werden.

Die Originalprotokolle der Begehungscommission werden sammt den Acten durch die politische Landesbehörde mit ihrem Gutachten dem

Handelsministerium zur Kenntnissnahme, beziehungsweise endgiltigen Entscheidung übermittelt, jedoch schliesslich sammt den mehrfach erwähnten Beilagen Nr. 2, 7 und 8 in dem Archive der politischen Landesbehörde sorgfältig aufbewahrt.

Copien der Begehungsprotokolle nebst Beilagen sind dem Handelsministerium und der Bahnunternehmung; ferner, jedoch lediglich mit der Beilage 7, dem Reichskriegsministerium und der General-Inspection auszufolgen.

§ 18.

Wenn auf einer im Bau oder im Betrieb stehenden Bahn Um- oder Zubauten ausgeführt werden sollen, welche die Landverkehrsverhältnisse oder die Wasserläufe oder Bergwerke beeinflussen, so ist unter allen Umständen eine politische Begehung abzuhalten. Ist damit eine Enteignung verbunden, so ist genau nach den vorstehenden §§ 12 bis 17 vorzugehen. Handelt es sich dagegen um eine derartige Bauherstellung ohne Enteignung, so wird das Project, beziehungsweise der Vorschlag nicht in den Ortsgemeinden, sondern wie im § 3 nur acht Tage lang in den Bezirkshauptmannschaften aufgelegt, die Verhandlung aber von der Commission (§ 15) nicht am Sitze der Landesbehörde, sondern an Ort und Stelle durchgeführt.

Kommen keine Wege und Wasserläufe oder Bergwerke in's Spiel, so entfällt die politische Begehungscommission und es ist in Betreff der Grundeinlösung nach § 21 des Enteignungsgesetzes vorzugehen.

Sind endlich weder Wege, Wasserläufe und Bergwerke berührt, noch Enteignungen nothwendig, so kann die Genehmigung des Handelsministeriums auch ohne Localcommission erfolgen.

E. Bauconsens.

§ 19.

Kein Bau darf ohne vorausgehende Genehmigung des Handelsministeriums zur Ausführung kommen.

Der Bauconsens kann sachgemäss kein allgemeiner sein, sondern ergiebt sich — die Besitzergreifung des erforderlichen Baugrundes vorausgesetzt — für die verschiedenen Arbeiten aus der Genehmigung der betreffenden Projecte, nach Massgabe nachstehender Bestimmungen.

§ 20.

Die Genehmigung der Normalien für Bahnprofile vorausgesetzt, ergiebt sich der Bauconsens für die Erd- und Nebenarbeiten aus der vorläufigen handelsministeriellen Genehmigung des Detailprojectes (§ 14, letzter Absatz) in Verbindung mit dem anstandslosen Ergebnisse der

politischen Begehung, eventuell mit der Entscheidung des Handelsministeriums über dieselbe.

§ 21.

Der Bauconsens für die Kunstbauten ergiebt sich aus der politischen Begehung wie bei den Erdarbeiten (§ 20) und aus der handelsministeriellen Genehmigung der betreffenden Normalien, beziehungsweise der abweichend davon für bestimmte Oertlichkeiten entworfenen Kunstbauten.

Die im Wege der politischen Begehung bestimmten lichten Oeffnungen (Breiten und Höhen) sind, wenn das Gegentheil nicht ausdrücklich bedungen ist, als Minima zu betrachten, welche ohne weitere commissionelle Verhandlung vermehrt, aber nicht vermindert werden können.

Für eiserne Bahnbrücken ist die Verordnung vom 30. August 1870 (R. G. Bl. Nr. 114) massgebend. Auf Secundärbahnen können jedoch Erleichterungen zugestanden werden.

Bei eisernen oder hölzernen Strassen- und Wegbrücken (insbesondere Oberfahrten) ist der Berechnung eine Probebelastung von 400 Kilogramm per Quadratmeter Brückenfläche zu Grunde zu legen, falls nicht besondere Localverhältnisse eine Ausnahme rechtfertigen.

§ 22.

Die Hochbauprojecte werden in der Regel im Massstabe von 1:100 für die Aufrisse, 1:100 oder 200 für die Grundrisse bei dem Handelsministerium eingereicht, vorerst von der General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen vom fachlichen, dann von der politischen Landesbehörde vom Standpunkte der Landesbauordnung und der Local-Interessen begutachtet und schliesslich vom Handelsministerium genehmigt.

§ 23.

Die Geleisepläne (speciellen Situationspläne) der Stationen (im Massstabe von 1:1000) werden vom Handelsministerium genehmigt.

Die Normalien für Oberbau, Signale, mechanische Einrichtungen, Einfriedungen, Wegschranken u. s. w. unterliegen ebenfalls der Genehmigung des Handelsministeriums.

§ 24.

Die Genehmigung der Entwürfe für Locomotiven und Wägen erfolgt nur im Falle einer finanziellen Betheiligung des Staates, nach Massgabe der betreffenden Abmachungen, oder im Falle der beabsichtigten Einführung neuer oder ungewöhnlicher, die Sicherheit berührender Erfindungen und Einrichtungen.

F. Feuersichere Herstellungen.

§ 25.

Bei Aufstellung der Detailprojecte sind nachstehende Grundsätze zu beachten:

Als Feuerrayon gilt der Raum, der von einem in einem Verhältnisse von 1:3 geneigten fictiven Dache überdeckt würde, dessen First 10 Meter über Schienenoberkante in der Geleisemitte hinliefe und dessen Breite auf jeder der beiden Bahnseiten 30 Meter, von der Geleisemitte an, betrüge.

Innerhalb des Feuerrayons sind an Gebäuden Holz- und Strohdächer ausgeschlossen, ebenso Bretter- und Blockwände, falls dieselben nicht mit einem Mörtelanwurfe versehen sind.

Als feuersicheres Eindeckungsmaterial gilt auch die Dachpappe. Deren Anwendung auf Wohn- und solche Gebäude, welche zur Unterbringung von Lebensmitteln und Futtervorräthen dienen, soll jedoch nur mit Zustimmung des Besitzers stattfinden.

Riegelwandbauten mit ausgemauerten Feldern sind als feuersicher anzusehen.

Falls die herrschende Windrichtung und die sonstigen localen Verhältnisse es zulässig machen, können Erleichterungen (insbesondere Schindeldächer) innerhalb des oben definirten Feuerrayons gewährt werden.

Fällt bei kleinen Gebäuden nur ein Theil der Dach- oder Wandflächen in den Feuerrayon, so ist je nach dem Flächenverhältnisse und den localen Umständen die ganze Dach- oder Wandfläche feuersicher herzustellen oder unverändert zu belassen.

Handelt es sich um grössere Dachflächen, so sind die Grenzlinien der neuen Eindeckung entweder mit dem First oder mit dem Giebel parallel zu ziehen.

§ 26.

Die feuersicheren Herstellungen sind Gegenstand einer besonderen, nach der politischen Begehung durchzuführenden commissionellen Verhandlung, wofern sie nicht in Folge ihrer Geringfügigkeit der politischen Begehung oder einer nachträglichen Grundeinlösungsverhandlung (§ 21 des Enteignungsgesetzes) überlassen werden können.

Die seitens der Bahnunternehmung zu machende und im Falle einer abgesonderten Behandlung bei der General-Inspection einzureichende Vorlage umfasst:

1. ein Verzeichniss der im Feuerrayon gelegenen Gebäude mit Angabe des gegenwärtigen Bauzustandes und der vorgeschlagenen Herstellungen;



2. eine Copie oder Auszüge aus dem grossen Situationsplane (§ 14, Nr. 2);

3. die nöthigen Querprofile mit Angabe der in Folge stehenden Gebäude.

Die Commission wird von der politischen Landesbehörde angeordnet und besteht aus einem Vertreter derselben als Leiter, einem Vertreter der General-Inspection, einem technischen Vertreter der politischen Landesbehörde.

Im Falle eines Anstandes entscheidet das Handelsministerium.

§ 27.

Die Collaudirung der ausgeführten feuersicheren Herstellungen erfolgt womöglich durch einen Vertreter der politischen Bezirksbehörde, und falls sich ein Anstand ergiebt, durch einen Vertreter der General-Inspection und einen technischen Vertreter der politischen Landesbehörde.

Der Collaudirungsbefund wird der Bahnunternehmung im ersteren Falle unmittelbar, im letzteren Falle eventuell nach eingeholter Entscheidung des Handelsministeriums von der politischen Landesbehörde ausgefolgt.

Die Collaudirung der feuersicheren Herstellungen muss vor der Einleitung von Materialzügen (§ 28) beendet sein und deshalb die Durchführung der vorgeschriebenen Arbeiten und Amtshandlungen entsprechend beschleunigt werden.

G. Benützungsconsens.

§ 28.

Der provisorische Locomotivbetrieb auf im Bau begriffenen Bahnen zum Zwecke von Material- und Arbeitertransporten darf nur mit Genehmigung der General-Inspection eingeleitet werden.

Zu diesem Behufe hat die Bahnunternehmung unter Angabe der zu befahrenden Strecke sich an die erwähnte Behörde zu wenden und hierbei:

a) das für die Durchführung dieses Betriebes bestellte verantwortliche Organ namhaft zu machen;

b) den Nachweis der Collaudirung der feuersicheren Herstellungen in der fraglichen Strecke beizubringen (§ 27);

c) falls die Brückenproben (§ 29) noch nicht vorgenommen sind, das Gewicht der provisorisch zu verwendenden Locomotiven bekanntzugeben.

Genehmigt die General-Inspection den provisorischen Locomotivtrieb, so hat sie gleichzeitig die politische Landesbehörde von den eschriebenen Bedingungen in Kenntniss zu setzen.

Vor Einleitung der, der Bahneröffnung stets vorangehenden Dienstzüge ist unter allen Umständen der provisorische Locomotivbetrieb für die ganze zu eröffnende Linie zu erwirken.

§ 29.

Die Erprobung der eisernen und hölzernen Bahnbrücken erfolgt auf Grund der Verordnung vom 30. August 1870, falls nicht die besonderen Genehmigungsbedingungen (§ 21) insbesondere auf Secundärbahnen ein theilweises Abgehen davon bedingen.

Die Vornahme der Brückenproben erfolgt durch die General-Inspection über Einschreiten der Bahnunternehmung.

Ueber das Resultat der Erprobungen wird ein Protokoll in zweifacher Ausfertigung aufgenommen, deren eine durch die Bahnunternehmung der technisch-polizeilichen Prüfungscommission vorzuweisen ist (§ 31).

Inwieferne die erbauten Weg- und Strassenbrücken (Oberfahrten) zu erproben sind, wird nach Massgabe der Genehmigungserlässe von der General-Inspection entschieden.

§ 30.

Bei Vollendung einer neuen Bahnstrecke hat die Bahnunternehmung dem Handelsministerium in doppelter Ausfertigung

1. das General-Längenprofil (§ 2, Nr. 3),
2. das Special-Längenprofil (§ 2, Nr. 4),
3. die Detailkarte (§ 2, Nr. 2),
4. die Geleisepläne (§ 23)

in vollkommener Uebereinstimmung mit der Ausführung zu liefern.

Das eine Exemplar dieser Behelfe, auf Leinwand aufgezogen, ist dem Gesuche um Eröffnung beizuschliessen.

Das zweite, für das Reichskriegsministerium bestimmte Exemplar ist binnen Monatsfrist sammt nachstehenden weiteren Behelfen einzureichen, nämlich

5. generellen Darstellungen der Brücken von 50 Meter oder noch grösserer Spannweite im Massstab von mindestens 1:200.

§ 31.

Die Prüfungscommission hat sich auf Grund des § 2 der Eisenbahnbetriebsordnung vom 16. November 1851, R. G. Bl. Nr. 1 ex 1852, zu überzeugen, ob auf der zu eröffnenden Bahn ein regelmässiger, ungestörter und sicherer Betrieb mit vollem Grunde erwartet werden kann. (Vergl. § 34.)

Die Commission hat sich insbesondere durch Acteneinsicht zu überzeugen, dass die feuersicheren Herstellungen, sowie etwaige Sicherungsbauten in Bergwerken vollendet sind (§ 27) und dass die vorschrifts-



mässigen Brückenproben ein befriedigendes Resultat geliefert haben (§ 29). Der Bauzustand der einzelnen für die Militärverwaltung zu leistenden Herstellungen ist in dem Commissionsprotokolle ausdrücklich zu erwähnen.

Die technisch-polizeiliche Prüfung muss mindestens fünf Tage vor der beabsichtigten Eröffnung des Betriebes vorgenommen werden.

Die Commission besteht aus:

zwei Vertretern der General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen, deren Rangältestem die Leitung der Commission zusteht,

einem Vertreter der politischen Landesbehörde.

Den Eröffnungsconsens ertheilt über Antrag der Commission das Handelsministerium.

Falls zur Zeit der Bahneröffnung eine bedungene Stationszufahrtsstrasse nicht im fahrbaren Zustande hergestellt ist, kann die betreffende Station bis auf Weiteres von der Eröffnung ausgeschlossen werden.

§ 32.

Die Ertheilung des Benützungsconsenses von Erweiterungs- oder Erneuerungsbauten auf im Betrieb stehenden Bahnen ist Sache der General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen. Diese Behörde hat von Fall zu Fall zu entscheiden, ob sie einen vorherigen Localaugenschein für nothwendig hält, wofern der Genehmigungserlass des in Frage stehenden Bauprojectes nicht schon eine auf den Benützungsconsens bezügliche Bestimmung enthält.

§ 33.

Für eine jede Locomotive erfolgt der Benützungsconsens auf Grund einer speciellen Prüfung in Ausführung des § 21 der Eisenbahnbetriebsordnung vom 16. November 1851 durch die dort bezeichnete Commission.

Dieser Prüfung hat die Kesselprobe auf Grund der Verordnungen vom 1. October 1875, R. G. Bl. Nr. 130, und vom 20. Juli 1877, R. G. Bl. Nr. 78, vorauszugehen.

Für die Personen- und Lastwägen wird ein besonderer Benützungsconsens nur ertheilt, falls ein solcher bei der Genehmigung (§ 24) vorbehalten wurde.

§ 34.

Abgesehen von den feuersicheren Herstellungen (§ 27) erfolgt der Benützungsconsens stets nur unter dem selbstverständlichen Vorbehalte der Collaudirung, sei es, dass diese bereits theilweise oder ganz durchgeführt oder noch ausständig sei.

Nur bei Eröffnung *garantirter* Linien treten Collaudirungsfragen in zweifacher Richtung auch an die technisch-polizeiliche Prüfungscommission heran. Letztere hat nämlich, womöglich im Einvernehmen mit dem gesellschaftlichen Vertreter:

1. einen besonderen Antrag zu stellen über den Betrag, welcher nach Massgabe der rückständigen Leistungen von der mit dem Eröffnungstage in's Leben tretenden Reinertragsgarantie bis zum Zeitpunkte der concessionsmässigen Vollendung des Baues und der Betriebsausrüstung in Abzug zu bringen wäre;

2. diejenigen Strecken oder Bauwerke zu bezeichnen, deren Erhaltungskosten vorläufig und bis zu ihrer Vollendung, beziehungsweise Collaudirung aus dem Baufonds zu bestreiten sind und die Betriebsrechnung nicht belasten dürfen. Letztere Ausschliessung wird insbesondere für nicht gehörig beschotterte Geleisstrecken, für unvollendete Böschungen, Gräben und Einschnitte einzutreten haben.

II. Schleppbahnen.[1])

§ 35.

Schleppbahnen, d. h. in öffentliche Bahnen einmündende Bergwerks- oder Industriebahnen ohne Personentransport (mit oder ohne Locomotivbetrieb) sollen womöglich in Stationsgeleise und nicht in die freie Hauptbahn einmünden.

Abweichungen von dieser Regel sind in dem Baugesuche ausdrücklich durch die localen Hindernisse zu begründen, und zwar unter Vorlage des Längenprofils (§ 2, Nr. 4) jener Strecke der Hauptbahn, welche die zwei Stationen enthält, zwischen denen die Schleppbahn einmünden soll.

Dabei ist in umfassendster Weise Sorge zu tragen, dass die mit den Weichen in freier Bahn verbundene Gefahr möglichst beseitigt und dass das Anhalten der Züge der Hauptbahn, wo selbes beabsichtigt wird, wie auch das Aufstellen der Wägen auf der anstossenden Schleppbahn, wenn es erforderlich ist, entweder durch die Anordnung der Nebengeleise oder durch die Gefällsverhältnisse gehörig erleichtert und gesichert werde.

§ 36.

Für Schleppbahnen, auf welche das Enteignungsgesetz vom 18. Februar 1878 Anwendung finden soll, wird in der Regel sofort die politische Begehung nach den §§ 14 bis 17 eingeleitet.

Ist keine Enteignung nach dem eben erwähnten Gesetze nothwendig, so kann das für Erweiterungsbauten vorgesehene vereinfachte Verfahren (§ 18) platzgreifen.

Falls jedoch die Länge der projectirten Schleppbahn Ein Kilometer erreicht und überhaupt, falls administrative, privatrechtliche oder betriebs-

[1]) Aufgehoben laut § 20 und ersetzt durch §§ 21 u. ff. der Verordnung vom 29. Mai 1880, R. G. Bl. Nr. 57 (vergl. Beilage X).



technische Schwierigkeiten vorauszusehen sind, hat in der Regel der politischen Begehung die Genehmigung der Trace nach den §§ 6 und 7 vorauszugehen.

In diesem Falle kann der Kostenvoranschlag (§ 2, Punkt 6) entfallen und die Tracenrevisionscommission an einen anderen Ort als den Sitz der Landesbehörde einberufen werden.

§ 37.

Der Bauconsens wird für Schleppbahnen ganz in derselben Weise ertheilt wie für öffentliche Bahnen (§§ 19 bis 24), und zwar bei Bergwerksschleppbahnen im Einvernehmen mit dem Ackerbauministerium.

Der Consens zur Eröffnung einer Schleppbahn oder zur Benützung einzelner Theile derselben erfolgt wie für Erweiterungsbauten auf im Betriebe stehenden Bahnen (§ 32).

§. 38.

Falls auf einer in keine öffentliche Locomotiveisenbahn einmündenden oberirdischen Berg- oder Industriebahn der Locomotivbetrieb eingeführt werden will, so hat die General-Inspection wie bei Eröffnung einer Schleppbahn vorzugehen (§ 37).

III. Allgemeine Bestimmungen.

§ 39.

Die Pläne jeder zu gleichzeitiger Eröffnung bestimmten Bahnstrecke sind nicht stückweise, sondern für die ganze Ausdehnung dieser Bahnstrecke zugleich einzureichen, es wäre denn, dass besondere Ausnahmsgründe geltend zu machen wären.

Diese Bestimmung erstreckt sich auch auf die Kunst- und Hochbauten, Geleisepläne u. s. w.

§ 40.

Ausser den Monatsberichten über die Bauthätigkeit ist alle drei Monate der General-Inspection ein Special-Längenprofil (§ 2, Nr. 4) vorzulegen, auf welchem der Fortschritt der Erdarbeiten, Kunst- und Hochbauten und Geleise durch Farben dargestellt ist.

§ 41.

Alle eingereichten Projecte sollen von einem technischen Berichte begleitet sein, der die vorgeschlagenen Anordnungen erläutert und begründet.

Dieser Bericht, wie überhaupt alle Projectstücke sollen datirt und unterfertigt sein.

Der in Anwendung gebrachte Verjüngungsmassstab muss auf jeder Zeichnung eingeschrieben sein.

Die vorzulegenden Zeichnungen und Schriftstücke sind im Formate von 21 auf 34 Centimeter zusammengefaltet und jedes Stück mit einer äusseren Ueberschrift versehen einzureichen.

Muster der verschiedenen Pläne können bei der General-Inspection eingesehen und bezogen werden.

Alle Stücke einer Vorlage sind fortlaufend zu numeriren und jeder aus mehr als drei Stücken bestehenden Vorlage ist ein Stückverzeichniss (Consignation) beizugeben.

§ 42.

Falls in Zeichnungen und Schriftstücken die Benennungen der gesetzlichen Masse und Gewichte abgekürzt werden wollen, sind nachstehende Bezeichnungen anzuwenden:

Längenmasse:		Körpermasse:	
für Meter	*m*	für Liter	*l*
„ Centimeter	*cm*	„ Hektoliter	*hl*
„ Millimeter	*mm*	„ Kubikmeter	*cbm* [1]
„ Kilometer	*km*	„ Kubikcentimeter . .	*ccm* [1]
Flächenmasse:		„ Kubikmillimeter . .	*cmm* [1]
für Ar	*a*		
„ Hektar	*ha*	**Gewichte:**	
„ Quadratmeter . . .	*qm* [1]	für Gramm	*g*
„ Quadratcentimeter . .	*qcm* [1]	„ Milligramm	*mg*
„ Quadratmillimeter . .	*qmm* [1]	„ Kilogramm	*kg*
„ Quadratkilometer . .	*qkm* [1]	„ Tonne	*t*

§ 43.

Diejenigen Vorlagen, welche die Einreicher mit der Genehmigung der Regierung versehen zurückzubekommen wünschen, müssen in doppelter Ausfertigung gemacht werden.

Die im § 14 erwähnten Stücke Nr. 2 und 7 müssen in dreifacher Ausfertigung eingereicht und von der Begehungscommission vidirt werden.

Die Duplicate sind in abgesonderten Bündeln vorzulegen.

§ 44.

Auf den Längenprofilen sollen die sogenannten Stationsnummern ausfallen und durch die Distanzen vom Anfangspunkte der Linie ersetzt werden.

---

[1]) Mit Handelsministerial-Erlass vom 27. April 1883, Z. 13583, wurden als Abkürzungszeichen vorgeschrieben m^2, cm^2, mm^2, km^2, — m^3, cm^3, mm^3.



Diese Längeneintheilung muss auf den Karten und Plänen derart wiederholt sein, dass die Identität der Punkte des Planes und des Profiles nicht zweifelhaft sein kann.

Auf den Profilen sind auch die Entfernungen der Stationen (von der Mitte der Aufnahmsgebäude gemessen) und die Höhe der Vergleichungsebene über dem Meere bei jedem Absatz einzuschreiben.

Auf den Detail-Längenprofilen sind alle Niveau-Ueberfahrten, Kunstbauten, Stützmauern u. s. w.; auf den General-Längenprofilen wenigstens die Hauptbauwerke (Tunnels, Viaducte, Brücken) einzuzeichnen.

§ 45.

Die Nieder- und Hochwässer sind sowohl auf den Längenprofilen als auf den Detailprojecten der Brücken und Durchlässe anzugeben. Bei grösseren Flüssen sind nach Umständen auch die Grenzen des Ueberschwemmungsgebietes auf den Karten und Situationsplänen zu bezeichnen.

Bei Gebirgsbahnen, die sich an Lehnen erheben, ist es wünschenswerth, die Thalsohle wenigstens annähernd auf den Uebersichtsprofilen (§ 1, Nr. 2 und § 2, Nr. 3) einzuzeichnen.

§ 46.

Dem Handelsministerium bleibt es vorbehalten, jederzeit, sobald die getroffenen Einrichtungen sich nach seinem Ermessen als unzulänglich erweisen, zur Wahrung der Sicherheit und der öffentlichen Interessen die nöthigen Ergänzungen und Abänderungen der genehmigten Projecte nach Einvernehmung der betreffenden Bahngesellschaften anzuordnen.

Abweichungen von den genehmigten Entwürfen, sie wären denn ganz unwesentlich, dürfen von den Bahngesellschaften, auch wenn sie mit den zunächst Betheiligten einig sind, nur nach eingeholter Zustimmung des Handelsministeriums ausgeführt werden.

§ 47.

Anstatt die Einwendungen und Begehren der Betheiligten einfach zu Protokoll zu nehmen, hat jede Commission (§§ 3, 10, 15 und 31), sofern es sich um eine zu treffende Entscheidung des Handelsministeriums handelt, darüber einen bestimmten Antrag zu stellen.

Zur Beschlussfähigkeit einer Commission ist die Anwesenheit von mindestens drei Mitgliedern erforderlich. Ist der Commissionsbeschluss nur mit Stimmenmehrheit gefasst, so ist die Vertheilung der Stimmen im Protokolle anzuführen.

Ueber Vorschläge, welche die Abänderung der vorgelegten Projecte bezwecken, soll ohne vorherige Anhörung des Vertreters der Bahnunternehmung nicht beschlossen werden.

§ 48.

Durch gegenwärtige Verordnung werden alle entgegenstehenden Bestimmungen früherer Verordnungen und Erlässe ausser Wirksamkeit gesetzt.

Gänzlich aufgehoben werden insbesondere:

Die Verordnung vom 4. Februar 1871, R. G. Bl. Nr. 8;

die Verordnung vom 30. August 1877, R. G. Bl. Nr. 84;

endlich die in einem besonderen Erlasse näher zu bezeichnenden Erlässe des Handelsministeriums und der General-Inspection.

Chlumecky m. p.

Beilage X.

Verordnung des Handelsministeriums vom 29. Mai 1880, R. G. Bl. Nr. 57,

womit in theilweiser Abänderung der Verordnung vom 25. Januar 1879, R. G. Bl. Nr. 19, Erleichterungen hinsichtlich der Verfassung und commissionellen Behandlung der Projecte für Localbahnen und Schleppbahnen eingeführt werden.

I. Localbahnen.

§ 1.

Die Bestimmung, ob einer projectirten Eisenbahn die Eigenschaft einer Localbahn zukomme, wird — insoweit darüber nicht ein Gesetz entschieden hat — vom Handelsministerium im Einvernehmen mit den übrigen betheiligten Ministerien bei Ertheilung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten getroffen.

Diese Bewilligung wird für einen Zeitraum von höchstens Einem Jahre ertheilt.

Behufs Verlängerung der ertheilten Bewilligung bedarf es der Vorlage der im § 1 der Verordnung vom 25. Januar 1879, R. G. Bl. Nr. 19, angeführten Behelfe in dem Falle nicht, wenn der thatsächliche Beginn der technischen Vorarbeiten oder ein denselben entgegenstehendes Hinderniss nachgewiesen wird.

§ 2.

In Ansehung von Localbahnen, bei welchen in Folge ihrer geringeren Bedeutung und Länge die Wahl der Trace, sowie die Lage und

Zahl der Stationen durch die localen und Terrainverhältnisse gegeben erscheint, oder bei welchen die Wahl der Trace, sowie der Zahl und Lage der Stationen in der Zustimmung der Betheiligten begründet ist, findet ein abgekürztes Verfahren statt (§§ 3—5).

§ 3.

Mit dem Concessionsgesuche kann sofort das Detailproject dem Handelsministerium vorgelegt werden.

Von den im § 14 der Verordnung vom 25. Januar 1879 vorgeschriebenen Behelfen kann:

a) der Situations-, beziehungsweise Grundeinlösungsplan (Z. 2) auf den Katastralmassstab 1 : 2880 beschränkt werden;

b) die Sammlung massgebender Querprofile (Z. 4) entfallen, wogegen Querprofile der von der Bahn mitzubenützenden Strassen bezüglich jener Punkte vorzulegen sind, wo ein Wechsel der Strassenbreite stattfindet, oder Engstellen bestehen;

c) die Vorlage des Grundeinlösungsplanes (Z. 2), sowie der Verzeichnisse Z. Z. 8 und 9, insoweit und insolange entfallen, als die Ausübung des Enteignungsrechtes nicht in Anspruch genommen wird.

§ 4.

Das Handelsministerium kann, wenn es die projectirte Localbahn als gemeinnützig erkennt, auf Grund des vorgelegten Detailprojectes die politische Begehung anordnen.

Dieselbe findet nach Vorschrift des § 6 des Eisenbahn-Concessionsgesetzes vom 14. September 1854, R. G. Bl. Nr. 238, und mit der durch den etwaigen Wegfall der Feststellung des Gegenstandes und Umfanges der Enteignung (§ 3, *c*) bedingten Beschränkung nach den Bestimmungen der §§ 14 und ff. der Verordnung vom 25. Januar 1879 statt.

Etwaige Tracen- und Stationsfragen sind vor allen anderen auszutragen.

Zeigt sich, dass hierdurch erhebliche Aenderungen des Projectes erforderlich werden, so ist bis zu deren Durchführung mit der Erörterung der hierdurch berührten Detailfragen innezuhalten und eventuell die Begehung bis zur Entscheidung der zu lösenden Vorfragen zu unterbrechen.

§ 5.

Das Ergebniss der politischen Begehung ist behufs Erwirkung der Allerhöchsten Concession auf Grund des § 5 des Concessionsgesetzes dem Handelsministerium vorzulegen.

Die politische Landesbehörde hat die Fällung der Enteignungserkenntnisse bis nach Ertheilung der Allerhöchsten Concession aufzuschieben.

Der nach Massgabe der Bestimmungen der §§ 19 und ff. der Verordnung vom 25. Januar 1879 sich ergebende Bauconsens tritt erst nach Ertheilung der Allerhöchsten Concession in Kraft.

§ 6.

Soferne bei einer Localbahn die Voraussetzungen des abgekürzten Verfahrens (§ 2) nach dem Erachten des Handelsministeriums nicht zutreffen, oder der Anwendung dieses Verfahrens ein besonderes Begehren des Concessionswerbers entgegensteht, wird eine Tracenrevision abgehalten, mit welcher in dem Falle, als bezüglich der festzustellenden Trace keine die Stationsanlagen alterirenden Varianten in Frage stehen, die Stationscommission vereinigt werden kann.

§ 7.

Von den im § 2 der Verordnung vom 25. Januar 1879 bezeichneten Bestandtheilen des dem Handelsministerium vorzulegenden Generalprojectes entfallen:

a) das General-Längenprofil (Z. 3), in der Voraussetzung, dass die Bahnlänge nicht mehr als 30 km beträgt;

b) die Sammlung von Querprofilen (Z. 5), an deren Stelle im Falle der Mitbenützung von Strassen die im § 3 lit. *b)* der gegenwärtigen Verordnung bezeichneten Strassenprofile zu treten haben.

Dem Projecte sind ebenso viele Copien der Specialkarte (Massstab 1 : 75.000) oder in deren Ermanglung der Generalkarte, und eines die beantragte Trace, die Stationen und deren Zufahrten erläuternden Auszuges des technischen Berichtes beizuschliessen, als Sprengel politischer Bezirksbehörden von der projectirten Localbahn berührt werden.

Insoweit es für die Projectsprüfung nothwendig ist, bleibt es der General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen vorbehalten, bezüglich jener Punkte der Bahn, wo sich Schwierigkeiten ergeben, Querprofile (Massstab 1 : 200) und falls das Längenprofil aus einem Coten- oder Schichtenplane abgeleitet wurde, auch die letzteren zur Einsicht abzuverlangen.

§ 8.

Falls die Vereinigung der Stationscommission mit der Tracenrevision begehrt wird, sind dem Generalprojecte die Situationspläne der Stationen und Haltestellen (§ 8, Z. 3 der Verordnung vom 25. Januar 1879) beizufügen.

§ 9.

Im Uebrigen gelten für die Tracenrevision und Stationscommission unter Aufrechthaltung der in den §§ 3 und 10 der obigen Verordnung vom 25. Januar 1879 bezeichneten Aufgaben dieser Commissionen, statt der bisherigen, die hier folgenden Bestimmungen (§§. 10—15).

§ 10.

Das Handelsministerium ordnet über das entsprechend befundene Project im Wege der politischen Landesbehörde die commissionelle Amtshandlung an, und leitet gleichzeitig die im § 7, Abs. 2 genannten Copien behufs Auflage derselben zu Jedermanns Einsicht unmittelbar an die politischen Bezirksbehörden.

Die commissionelle Amtshandlung kann an der Trace oder an einem geeigneten Orte in der Nähe derselben stattfinden, und ist binnen längstens vier Wochen nach Einlangen des Auftrages an die Statthalterei durchzuführen.

§ 11.

Die Commission besteht aus einem Vertreter der politischen Landesbehörde als Commissionsleiter, dem Vertreter des Reichskriegsministeriums, sofern dasselbe auf die Entsendung eines solchen nicht verzichtet hat, einem Vertreter der k. k. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen und dem Vertreter der politischen Bezirksbehörde für seinen Sprengel. Falls die Trace einen fortificatorischen Rayon berührt, bleibt es dem Reichskriegsministerium vorbehalten, für diesen Rayon einen besonderen Vertreter zu entsenden.

Der Landesbehörde ist anheimgestellt, einen mit den Localverhältnissen vertrauten technischen Beamten von Fall zu Fall als Beirath der Commission beizugeben.

Dem Landesausschusse, den Handelskammern, sowie nach Umständen der Bergbehörde und anderen betheiligten Behörden und Körperschaften, desgleichen den Verwaltungen jener bestehenden Bahnen, an welche die projectirte Localbahn anschliesst, ist es, insoferne die dieselben berührenden Fragen nicht bereits im schriftlichen Wege ausgetragen erscheinen, anheimzustellen, an der commissionellen Verhandlung theilzunehmen.

Der Concessionswerber oder ein Vertreter desselben ist der Commission beizugeben.

Jedem Betheiligten steht frei, bei der Commission zu erscheinen, und in Ansehung der Bahnrichtung und der Stationsanlagen, sowie auch in Ansehung der Interessen und etwaigen erworbenen Rechte bestehender Transportanstalten seine Einwendungen oder Erinnerungen mündlich oder schriftlich vorzubringen.

§ 12.

Der Commissionsleiter bestimmt innerhalb der im § 10 bezeichneten Frist den Tag und Ort des Beginnes der commissionellen Verhandlung und hat hiervon die im § 11, Abs. 1 und 3, bezeichneten Vertreter, Behörden und Körperschaften, den Concessionswerber und die politischen

Bezirksbehörden, deren Sprengel von der projectirten Localbahn berührt werden, zu verständigen, sowie gleichzeitig über das Stattfinden der Commission in der amtlichen Landeszeitung eine Verlautbarung zu veranlassen, welche für die nicht speciell verständigten Interessenten als Einladung zu gelten hat.

§ 13.

Die politischen Bezirksbehörden haben sofort nach Einlangen der im § 7, Abs. 2 bezeichneten Behelfe, deren Auflage unter Verständigung der von der projectirten Localbahn berührten Gemeinden zu veranlassen, ferner binnen 24 Stunden nach Einlangen der Verständigung seitens des Commissionsleiters (§ 12) Zeit und Ort des Commissionsbeginnes den Gemeinden mit dem Beifügen bekanntzugeben, dass es jedem Betheiligten freisteht, seine allfälligen Einwendungen oder Erinnerungen bei der Commission mündlich oder schriftlich vorzubringen.

Die Vorstehungen der Gemeinden sind diesbezüglich zur sofortigen ortsüblichen Verlautbarung verpflichtet.

§ 14.

Nach dem Ermessen des Commissionsleiters können die Mitglieder der Commission die Trace und die Stationsanlagen an Ort und Stelle besichtigen und daselbst Aeusserungen der Interessenten protokollarisch entgegennehmen.

Ueber das Commissionsergebniss ist ein Protokoll aufzunehmen, welches von dem Commissionsleiter, den anwesenden Commissionsmitgliedern und dem Schriftführer zu unterfertigen ist.

Das Commissionsprotokoll hat der Commissionsleiter binnen acht Tagen nach Schluss der commissionellen Verhandlungen an das Handelsministerium vorzulegen.

§ 15.

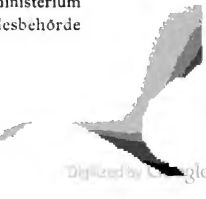
Auf Grund des Commissionsprotokolles entscheidet das Handelsministerium über die für die allfällige Ausführung der Localbahn massgebende Trace, sowie — vorbehaltlich der seinerzeitigen definitiven Entscheidung nach Massgabe des Eisenbahn-Concessionsgesetzes — über die Bedingungen, unter denen die Concession erworben werden kann.

§ 16.

Für die ausser dem Falle des abgekürzten Verfahrens (§§ 3—5) stattfindende politische Begehung gelten die Erleichterungen der §§ 3 und 4 der gegenwärtigen Verordnung.

§ 17.

Bei Anordnung der politischen Begehung kann das Handelsministerium in von ihm als dringend erachteten Fällen die politische Landesbehörde



ermächtigen, die im § 17, Abs. 2 des Enteignungsgesetzes vom 18. Februar 1878, R. G. Bl. Nr. 30, sowie im § 17, Abs. 3, und § 20 der Verordnung vom 25. Januar 1879 dem Handelsministerium vorbehaltene Entscheidung in dem Falle zu treffen, wenn ein mit Stimmeneinhelligkeit gestellter Commissionsantrag vorliegt.

§ 18.

Alle Amtshandlungen in Bezug auf projectirte Localbahnen sind mit möglichster Beschleunigung durchzuführen.

§ 19.

Von den nach § 30 der Verordnung vom 25. Januar 1879 vorzulegenden Behelfen entfällt das General-Längenprofil (Z. 1).

II. Schleppbahnen.

§ 20.

Die §§ 36—38 der Verordnung vom 25. Januar 1879 werden aufgehoben.

§ 21.

Der nach § 3 der Ministerialverordnung vom 1. November 1859, R. G. Bl. Nr. 200, dem Handelsministerium im Einvernehmen mit dem Ackerbauministerium vorbehaltenen Baubewilligung unterliegen nur diejenigen Bergwerkseisenbahnen, welche mit gleicher Spurweite in öffentliche Bahnen derart einmünden, dass ein Uebergang von Fahrbetriebsmitteln stattfinden kann.

Bei Anlage sonstiger Bergwerksbahnen, welche auf dem Territorium öffentlicher Eisenbahnen ausmünden, unterliegen der Genehmigung des Handelsministeriums nur die durch die Ausmündung der Bergwerksbahn an der öffentlichen Bahn hervorgerufenen baulichen Veränderungen (§ 18 der Verordnung vom 25. Januar 1879).

§ 22.

Nur für die im § 21, Abs. 1, bezeichneten Bergwerksbahnen wird der Benützungsconsens durch die General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen ertheilt.

Bei Einführung des Locomotivbetriebes auf sonstigen oberirdischen Bergwerksbahnen bleibt es der politischen Landesbehörde nach Einholung des Gutachtens der General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen vorbehalten, den Vollzug der vorgeschriebenen Sicherheitsvorkehrungen vor Eröffnung des Locomotivbetriebes zu constatiren und bei entsprechendem Befunde die Betriebseröffnung zu gestatten.

§ 23.

Auf Schienenwege, welche zur Bringung der Forstproducte dienen sollen, finden, soferne bezüglich ihrer Anlage die Voraussetzungen des § 21 eintreten, die Bestimmungen der §§ 21 und 22 Anwendung.

§ 24.

Bei Schleppbahnen, welche (sei es im Sinne der §§ 21—23 der gegenwärtigen Verordnung, sei es in Folge specieller Vorschriften) einer Baubewilligung des Handelsministeriums bedürfen, ist nach den im § 18 der Verordnung vom 25. Januar 1879 für Um- oder Zubauten zu einer im Baue oder Betriebe stehenden öffentlichen Bahn gegebenen Vorschriften vorzugehen.

Der Consens zur Eröffnung einer Schleppbahn oder zur Benützung einzelner Theile derselben erfolgt wie für Erweiterungsbauten auf im Betriebe stehenden Eisenbahnen (§ 32 der Verordnung vom 25. Januar 1879).

§ 25.

Die gegenwärtige Verordnung tritt gleichzeitig mit dem Gesetze, betreffend die Zugeständnisse und Begünstigungen für Localbahnen, in Wirksamkeit.

Korb m. p.

Beilage XI.

Verordnung des Handelsministers vom 23. Juni 1884, R. G. Bl. Nr. 103,

betreffend die Organisation der Staatseisenbahnverwaltung in den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern, sowie die Standorte der in Gemässheit dieser Organisation zu errichtenden Eisenbahn-Betriebsdirectionen.

Die nachfolgende, mit Allerhöchster Entschliessung vom 8. Juni 1884 genehmigte Organisation der Staatseisenbahnverwaltung in den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern wird hiermit unter Hinweis auf die im § 35 derselben hinsichtlich des Zeitpunktes, mit welchem diese Organisation in Wirksamkeit zu treten hat, getroffenen Anordnungen mit dem Beifügen kundgemacht, dass die Einbeziehung der k. k. Direction für Staatseisenbahnbauten in die Generaldirection mit 1. October d. J. zu erfolgen hat.



Zugleich werden auf Grund der mit obiger Allerhöchster Entschliessung ertheilten Genehmigung als Standorte der in Gemässheit der neuen Organisation zu errichtenden k. k. Eisenbahn-Betriebsdirectionen Wien, Linz, Innsbruck, Villach, Budweis, Pilsen, Prag, Krakau, Lemberg, Pola und Spalato bestimmt.

Pino m. p.

Organisation der Staatseisenbahnverwaltung in den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern.

I. Allgemeine Bestimmungen.

§ 1:

Die Führung des Betriebes auf den in eigener Verwaltung des Staates befindlichen Staatsbahnen und vom Staate betriebenen Privatbahnen, wie auch die Führung des Staatseisenbahnbaues erfolgt unter der Oberaufsicht des Handelsministers durch eine demselben unmittelbar unterstehende einheitliche Dienststelle, welche unabhängig von den sonstigen Eisenbahnagenden des Handelsministeriums fungirt und die Bezeichnung „k. k. Generaldirection der österreichischen Staatsbahnen" erhält.

Diese Generaldirection hat in Angelegenheiten des bezeichneten Geschäftskreises als Executivorgan des Handelsministers zu fungiren und in dieser Eigenschaft die im Eingange angeführten Bahnen als einheitliches Gesammtnetz insbesondere gegenüber den Militärcentralstellen, dann gegenüber anderen Verkehrsanstalten und im Vereine deutscher Eisenbahnverwaltungen zu vertreten.

Im Mobilisirungsfalle tritt die Generaldirection sofort in die Centralleitung für Militärtransporte auf Eisenbahnen ein.

§ 2.

In Unterordnung unter die Generaldirection (§ 1) werden zur Leitung des localen Betriebsdienstes auf den im § 1 bezeichneten Bahnen innerhalb der nach den Verkehrsbedürfnissen zu bildenden räumlichen Bezirke Dienststellen errichtet, welche die Bezeichnung „k. k. Eisenbahnbetriebsdirection" führen.

Der Betrieb der Trajectanstalt und Dampfschifffahrt auf dem Bodensee wird durch eine eigene Schifffahrts-Inspection in Bregenz geleitet, welche der Generaldirection unmittelbar untergeordnet ist.

§ 3.

Der locale Betriebsdienst auf den in § 1 bezeichneten Bahnen wird mit Berücksichtigung der örtlichen Erfordernisse und im Allgemeinen unter Trennung der drei Hauptdienstzweige voneinander durch nachstehende, als unterste Dienststellen fungirende Organe besorgt:

a) Der Bahnaufsichts- und Bahnerhaltungsdienst, einschliesslich der Bauten, für welche keine eigenen Bauleitungen bestellt sind, durch die Bahnerhaltungssectionen;

b) der Verkehrs- und commercielle Dienst durch die Stationen (Haltestellen), welche bei grösserer Wichtigkeit die Bezeichnung: „k. k. Bahnbetriebsamt" mit erweiterten Competenzbefugnissen erhalten;

c) der Zugförderungs- und Werkstättendienst, einerseits durch die Heizhausleitungen, andererseits durch die Werkstättenleitungen.

Neben den Bahnerhaltungssectionen können zur Ausführung von Neubauten auf den im Staatsbetriebe befindlichen Eisenbahnen besondere technische Organe (Sectionen, Bauleitungen) aufgestellt werden.

§ 4.

Die Bau-Ausführung neuer auf Staatskosten herzustellender Bahnen erfolgt durch die zu diesem Zwecke aufgestellten, der Generaldirection unmittelbar unterstehenden Bauleitungen, denen für die einzelnen Baustrecken Sectionen untergeordnet sind.

§ 5.

Zur Begutachtung volkswirthschaftlicher Fragen im Bereiche des Eisenbahnverkehrswesens wird dem Handelsminister ein Staatseisenbahnrath beigegeben.

§ 6.

Die Kosten der Centralleitung des Staatseisenbahnbetriebes sind ebenso wie jene des Staatseisenbahnbaues auf die einzelnen Bahnen nach dem vom Handelsministerium festgesetzten Verhältnisse zu vertheilen.

§ 7.

Die Dienstsprache der Staatseisenbahnverwaltung ist die deutsche.

In derselben hat insbesondere der gesammte innere Dienst mit Einschluss des Verkehres aller Organe der Staatseisenbahnverwaltung untereinander stattzufinden. Alle Organe der Staatseisenbahnverwaltung haben mit den Militär- und Civilbehörden in deutscher Sprache zu verkehren.

Die in Galizien aufgestellten Eisenbahnbetriebsdirectionen und die denselben unterstehenden, in diesem Lande befindlichen Dienststellen

K*

haben jedoch in Gemässheit der dort in Kraft stehenden, auf Grund der Allerhöchsten Entschliessung vom 4. Juni 1869 erlassenen Ministerialverordnung vom 5. Juni 1869 sich im Verkehre mit den landesfürstlichen nichtmilitärischen Behörden, Aemtern und Gerichten im Lande, wie auch mit den dortigen autonomen Behörden und Organen der polnischen Sprache zu bedienen. Diese Bestimmung findet keine Anwendung auf den gegenseitigen Verkehr der bezeichneten Eisenbahnbetriebsdirectionen und unteren Dienststellen untereinander oder mit den im Lande befindlichen Aemtern und Organen des Post- und Telegraphendienstes.

Die bei den Eisenbahnbetriebsdirectionen einlangenden, in einer der in den Landestheilen, in welchen die der Betriebsdirection zugewiesenen Bahnstrecken gelegen sind, gebräuchlichen landesüblichen Sprachen verfassten Eingaben und Zuschriften von Parteien oder autonomen Behörden und Organen sind in derselben Sprache zu beantworten.

Alle für das Publicum bestimmten Mittheilungen (Kundmachungen, Aufschriften, Circulare etc.) sind in der deutschen und in der betreffenden landesüblichen Sprache zu erlassen.

Der Verkehr mit dem Publicum hat in der deutschen und in den betreffenden landesüblichen Sprachen stattzufinden, je nachdem die Anfrage oder Aeusserung, welche hierzu Anlass giebt, in der einen oder in der anderen erfolgt ist.

§ 8.

Eine fachliche Beaufsichtigung der Staatseisenbahnverwaltung durch andere Staatsorgane findet nicht statt.

Sollte die General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen in Folge der ihr gesetzlich obliegenden Handhabung der Sicherheit und Ordnung des Bahnbetriebes in den Fall kommen, Anstände wahrzunehmen, welche den Betrieb der Staatseisenbahnverwaltung betreffen, so hat die General-Inspection sich behufs der geeigneten Abhilfe mit der betreffenden Eisenbahnbetriebsdirection in das Einvernehmen zu setzen und hiervon gleichzeitig die Generaldirection durch Mittheilung einer Abschrift zu verständigen. Falls die Abhilfe nicht erfolgt, ist der Gegenstand dem Handelsminister zur Kenntniss zu bringen.

II. Generaldirection.

§ 9.

Die zur Führung des Staatseisenbahnbetriebes und Staatseisenbahnbaues zu errichtende Generaldirection wird von einem Sectionschef des Handelsministeriums geleitet, welcher den Titel „Präsident" führt.

Die Generaldirection, welche in dem ihr übertragenen Wirkungskreise bezüglich aller nicht dem Handelsminister vorbehaltenen Angelegen-

heiten selbstständig fungirt, leitet und überwacht unter der unmittelbaren Oberaufsicht des Handelsministers den gesammten Dienst der Eisenbahnbetriebsdirectionen und Bauleitungen in administrativer, technischer und ökonomischer Hinsicht.

Die Beziehungen der Generaldirection zu der General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen werden durch besondere Verfügung des Handelsministers geregelt.

§ 10.

Die Generaldirection umfasst:

I. Die Präsidialabtheilung, in welcher insbesondere die in Gemässheit des Wirkungskreises dem Handelsminister vorbehaltenen Gegenstände (§ 16) zu behandeln sind;

dann die Fachabtheilungen

II. für Bahnerhaltung und Bau, einschliesslich der Bau-Ausführung neuer Linien;

III. für Verkehrs- und Maschinendienst, einschliesslich des Zugförderungs- und Werkstättendienstes;

IV. für administrativen und commerciellen Dienst, einschliesslich der Einnahmencontrole, der Buchhaltung und der Cassageschäfte.

Die Vorstände der Fachabtheilungen (Directoren) sind berufen, in dem ihnen zugewiesenen Geschäftskreise die Generaldirection selbstständig zu vertreten und insbesondere mit den Militärbehörden zu verkehren.

Nach dem jeweiligen Bedarfe werden die angeführten Fachabtheilungen in Untarabtheilungen gegliedert.

Die Buchhaltung wie auch die Hauptcassa werden, voneinander unabhängig, von besonderen Vorständen geleitet.

Die Geschäftsordnung der Generaldirection wird vom Handelsminister festgestellt.

§ 11.

Der Präsident wird von Seiner Majestät dem Kaiser ernannt.

§ 12.

Der Präsident leitet die gesammte der Generaldirection zugewiesene Geschäftsführung. Er ist für dieselbe verantwortlich, und zwar, insoweit sie nicht unmittelbar durch ihn erfolgt, in der Weise, dass er für die ordnungsmässige Handhabung des Dienstes durch die hierzu berufenen Organe zu sorgen und dieselben zur pflichtmässigen Erfüllung ihrer dienstlichen Obliegenheiten anzuhalten hat.

Der Stellvertreter des Präsidenten wird vom Handelsminister bestimmt.



Als Vorstände der im § 10, Z. II bis IV angeführten Fachabtheilungen werden Oberbeamte bestellt, welche den Titel „Director" mit einem den Dienstzweig der Fachabtheilung andeutenden Zusatze (Baudirector, Verkehrsdirector, administrativer Director) erhalten.

Denselben liegt die unmittelbare Leitung der in den Fachabtheilungen zusammengefassten Hauptdienstzweige, wie auch die Ueberwachung der für dieselben bestellten unteren Dienststellen und Organe und namentlich die Vorsorge in der Richtung ob, dass der Dienst in dem betreffenden Dienstzweige in Gemässheit der einschlägigen Dienstvorschriften gehandhabt werde und jederzeit den fachlichen Anforderungen Genüge leiste.

Die Directoren sind für die Erfüllung ihrer Obliegenheiten zunächst dem Präsidenten gegenüber verantwortlich und haben nach den von demselben erhaltenen Weisungen vorzugehen.

Rechtsverbindliche Erklärungen innerhalb des der Generaldirection eingeräumten Wirkungskreises werden durch den Präsidenten, beziehungsweise dessen Stellvertreter abgegeben.

Die Geschäftsbehandlung bei der Generaldirection erfolgt, von der im Disciplinarverfahren eintretenden commissionellen Antragstellung abgesehen, nach Bestimmung des Präsidenten.

§ 13.

Der Generaldirection, beziehungsweise dem Handelsminister, sind in Ansehung des Betriebes der im § 1 bezeichneten Bahnen alle jene Agenden vorbehalten, welche nicht zum Wirkungskreise der zu errichtenden Eisenbahnbetriebsdirectionen gehören (§ 28).

Der Wirkungskreis der Generaldirection umfasst, unbeschadet der für einzelne Angelegenheiten erforderlichen höheren Genehmigung, insbesondere auch:

1. Die einheitliche und gleichmässige Regelung des Dienstes in allen Zweigen, namentlich die Erlassung allgemein giltiger Dienstvorschriften, Instructionen und sonstiger grundsätzlicher Verfügungen, sowie die Interpretation, Abänderung und Aufhebung derselben;

2. das Budget-, Cassa- und Rechnungswesen der gesammten Staatseisenbahnverwaltung unter Mitwirkung der den Eisenbahnbetriebsdirectionen beigegebenen Rechnungsdepartements;

3. den Verkehr mit den Militär- und Civilcentralstellen mit anderen Bahnverwaltungen und Verkehrsanstalten, sowie mit den Gesellschaften der vom Staate betriebenen Bahnen;

4. die Aufstellung und Abänderung des Personalstatus, die Rangseintheilung der Beamten, die Ernennung, Beförderung, Kündigung (Pen-

sionirung) und Entscheidung über die Disciplinarbehandlung der Beamten und Unterbeamten, deren Versetzung — insoweit sie nicht innerhalb desselben Betriebsdirectionsbezirkes erfolgt — sowie die Ernennung und Versetzung der Dienstvorstände, die Aufnahme und Kündigung der Bahnärzte und commerciellen Agenten, ferner die Bemessung der Pensionen und Provisionen für das gesammte Personal, dann die übrigen Personalangelegenheiten des bei der Generaldirection verwendeten Personales;

5. die Verwaltung der für die Bediensteten bestehenden Versorgungs- und sonstigen Humanitätsfonds in Gemässheit der einschlägigen Statuten;

6. die Leitung des Bahnerhaltungs- und Baudienstes, einschliesslich der Genehmigung der Projecte und der Bewilligung zur Vornahme von Aenderungen im Bahnbestande, welche den Rahmen der laufenden Erhaltung überschreiten oder die Verwendung der Bahnanlagen betreffen;

7. die Leitung des Zugförderungs- und Werkstättendienstes, einschliesslich der Evidenzhaltung und Controle der Instandhaltung des gesammten Fahrparkes, der Disposition über die Verwendung desselben, der Anschaffung und Entlehnung von Fahrbetriebsmitteln, der Leitung der nicht den Eisenbahn-Betriebsdirectionen unterstellten Werkstätten;

8. die Leitung des Verkehrsdienstes, einschliesslich der Festsetzung und Abänderung der Fahrordnung der Züge;

9. die Festsetzung und Abänderung der Tarife im Personen- und Güterverkehr, die Bewilligung von Freikarten, von Fahrpreisermässigungen und von Frachtermässigungen, die Regelung der Verkehrsverhältnisse gegenüber anderen Transportanstalten, einschliesslich der zu diesem Zwecke eventuell erforderlichen Vereinbarungen, dann die Einnahmencontrole mit Ausnahme der den Betriebsdirectionen zugewiesenen Controle der Einnahmen aus dem Localverkehre;

10. die Materialverwaltung, einschliesslich der Beschaffung und Vertheilung derjenigen Materialien und Inventarstücke, welche ihrer Natur nach eine einheitliche Behandlung erfordern;

11. die Entscheidung über Beschwerden (Recurse) gegen Verfügungen der unteren Dienststellen, einschliesslich der Ueberwachung und Controle des ganzen Dienstes.

§ 14.

Dem Präsidenten der Generaldirection wird für die finanzielle und commercielle Betriebsgebahrung ein ständiger Beirath beigegeben.

Die fünf Mitglieder desselben werden vom Handelsminister aus dem Kreise der Mitglieder des Staatseisenbahnrathes und für die Zeit der Functionsdauer dieses letzteren ernannt.



Dem ständigen Beirathe sind alle wichtigeren Fragen des finanziellen und commerciellen Dienstes zur Begutachtung vorzulegen, insbesondere die Anträge:

a) auf Ertheilung von Tarifermässigungen im Personen- und Güterverkehr;

b) auf Vergebung von Arbeiten und Lieferungen für die im Betriebe befindlichen Linien, insoweit die Vergebung, beziehungsweise Genehmigung des Vertragsabschlusses der Generaldirection zugewiesen ist.

§ 15.

Die Mitglieder des ständigen Beirathes haben nach Bestimmung des Präsidenten der Generaldirection bei der Controle der finanziellen Gebahrung und insbesondere bei der Scontrirung der Hauptcassa mitzuwirken und an der Verwaltung der Pensions- und Wohlthätigkeitsfonds theilzunehmen.

Die Mitglieder des ständigen Beirathes erhalten eine Entlohnung, deren Höhe vom Handelsminister bestimmt wird.

§ 16.

Dem Handelsminister bleibt vorbehalten, jene dem Wirkungskreise der Generaldirection zugewiesenen Angelegenheiten (§ 13) zu bestimmen, welche ihm selbst zur Entscheidung, beziehungsweise Genehmigung vorzulegen sind.

Insbesondere sind dem Handelsminister vorbehalten:

1. Die in Ausführung der gegenwärtigen Organisation zu erlassenden, sowie die Genehmigung aller sonstigen wichtigeren organisatorischen Verfügungen, im Rahmen der Allerhöchst genehmigten Organisation;

2. die Feststellung des Jahres-Präliminares und die Bewilligung zu Ausgaben, welche in demselben nicht vorgesehen sind, nach Massgabe der auf verfassungsmässigem Wege zu erwirkenden Credite;

3. die Ernennung des Stellvertreters des Präsidenten der Generaldirection;

4. die Ernennung der Abtheilungsvorstände der Generaldirection, der Betriebsdirectoren und Bauleiter, sowie des Leiters der Bodensee-Schifffahrts-Inspection;

5. die Ernennung, Beförderung, Kündigung (Pensionirung) und Entscheidung über die Disciplinarbehandlung aller Beamten der Staatseisenbahnverwaltung, welche mehr als 2000 fl. Jahresgehalt beziehen, sowie die Ertheilung von Remunerationen und Geldaushilfen an die bezeichneten Beamten;

6. Die Ertheilung von Urlaub an den Präsidenten, dessen Stellvertreter und die Abtheilungsvorstände der Generaldirection;

7. Die Genehmigung der Dienstordnung (Dienstpragmatik), des Personalstatus und der die Gebühren des Personals regelnden Normen, der Statuten der Pensions- und Provisions-Institute, dann der Wohlthätigkeitsfonds;

8. die Anordnung der Vornahme technischer Vorarbeiten für neue Eisenbahnlinien und der Bau-Ausführung dieser letzteren, sowie die Bewilligung zur Betriebseröffnung;

9. die Bewilligung zum Abschlusse von Verträgen, durch welche unbewegliches Staatseigenthum abgetreten oder belastet wird, dann die Genehmigung von Verträgen, sofern die Vertragssumme bei allgemeiner öffentlicher Concurrenz und unter Zuschlag an den Bestbieter den Betrag von 150.000 fl., andernfalls den Betrag von 30.000 fl. übersteigt;

10. die Genehmigung der Grundlagen für die zur Anwendung zu bringenden Tarife für den Personen- und Güterververkehr;

III. Staatseisenbahnrath.

§ 17.

Der Staatseisenbahnrath besteht aus dem Vorsitzenden und 50 Mitgliedern, welche vom Handelsminister auf die Dauer von drei Jahren ernannt werden.

Von denselben werden:

a) 9 Mitglieder vom Handelsminister nach freiem Ermessen ausgewählt und 5 Mitglieder in der Weise ernannt, dass der Finanzminister und der Ackerbauminister je 2, und der Reichskriegsminister eine der zu ernennenden Persönlichkeiten bezeichnet;

b) 24 Mitglieder über Vorschlag von Handels- und Gewerbekammern und

c) 12 Mitglieder über Vorschlag von Landesculturräthen und sonstigen landwirthschaftlichen Fachcorporationen ernannt.

Von den nach lit. *b)* in Vorschlag zu bringenden Mitgliedern entfällt auf die einzelnen Handels- und Gewerbekammern nachstehende Anzahl:

Wien 3, Brünn, Krakau, Prag und Triest je 2, Lemberg mit Brody 2, Graz und Czernowitz je 1.

Ferner behufs gemeinsam zu erstattenden Vorschlags gruppenweise:

Reichenberg, Eger	zusammen	1
Budweis, Pilsen	„	1
Olmütz, Troppau	„	1
Linz, Salzburg	„	1
Innsbruck, Feldkirch	„	1
Bozen, Rovereto	„	1



Klagenfurt, Leoben . . . . zusammen 1
Görz, Laibach . . . . „ 1
Rovigno, Zara, Spalato, Ragusa . . . . . . „ 1.

Von den nach lit. *c)* in Vorschlag zu bringenden Mitgliedern entfällt je 1 auf die k. k. Landwirthschaftsgesellschaften in **Wien**, Graz, Krakau und Lemberg, dann auf den Landesculturrath für Böhmen, sowie auf den Verein für Landescultur im Herzogthume Bukowina in Czernowitz; ferner gruppenweise auf die k. k. Landwirthschafts-, respective Ackerbaugesellschaften in

Linz, Salzburg . . . . zusammen 1
Klagenfurt, Laibach . . . . „ 1
Görz, Triest, Rovigno . . . . „ 1,

den Landesculturrath für Tirol und den Vorarlberg'schen Landwirthschaftsverein in Feldkirch zusammen 2 (und zwar: je 1 auf die Section I des Landesculturrathes für Tirol mit dem landwirthschaftlichen Verein in Vorarlberg, und auf die Section II des Landesculturrathes für Tirol);

die k. k. mährisch-schlesische Gesellschaft für Ackerbau, Natur- und Landeskunde in Brünn und die österreichisch-schlesische Land- und Forstwirthschaftsgesellschaft in Troppau zusammen 1.

Die Bestellung von Ersatzmännern bleibt den in lit. *a)* bezeichneten Ministern vorbehalten.

Für die in lit. *b)* und *c)* bezeichneten Mitglieder sind bei Erstattung des Vorschlages gleichzeitig Ersatzmänner namhaft zu machen.

§ 18.

Zur Ernennung in den Staatseisenbahnrath sind nur solche Persönlichkeiten vorzuschlagen, welche der betreffenden Handels- und Gewerbekammer, beziehungsweise Landwirthschaftscorporation (Landesculturrath) als Mitglieder angehören.

Die vorgeschlagenen Mitglieder können nach Ablauf ihrer Functionsdauer neuerdings in Vorschlag gebracht werden.

Dem Handelsminister bleibt vorbehalten, für die Wiederbesetzung der etwa vor Ablauf der dreijährigen Functionsdauer im Staatseisenbahnrathe zur Erledigung gelangenden Stellen Vorsorge zu treffen und insbesondere in dem Falle, als einem Mitgliede die fernere Ausübung seiner Function durch Krankheit oder sonstige in der Person desselben eingetretenen Hinderungsgründe unmöglich gemacht oder erheblich erschwert würde, an Stelle desselben den Ersatzmann einzuberufen, eventuell mit einer Neuernennung vorzugehen.

§ 19.

Der Staatseisenbahnrath ist berufen und verpflichtet, in wichtigen, die Interessen des Handels, der Industrie, der Land- und Forstwirth-

schaft berührenden Fragen des Eisenbahnverkehrswesens sein Gutachten abzugeben.

Der Begutachtung des Staatseisenbahnrathes unterliegen, insoweit es sich um die vom Staate betriebenen Eisenbahnen handelt, insbesondere:

a) Alle wichtigen Anträge bezüglich des Tarifwesens, namentlich jene, welche die Festsetzung der Normaltarife für Personen und Güter, dann die Grundsätze für die Anwendung von Ausnahme- und Differentialtarifen zum Gegenstande haben;

b) die jährlich zweimal (für die Sommer- und Wintermonate) festzustellenden Fahrpläne;

c) Anträge auf Abänderung der reglementarischen Bestimmungen, soweit es sich nicht um technische Bestimmungen handelt, dann der Tarifbestimmungen, insoweit dieselben nicht lediglich vorübergehende Ausnahmsverhältnisse betreffen;

d) die Grundsätze für die Art der Vergebung von Lieferungen und Arbeiten.

Ausserdem liegt dem Staatseisenbahnrathe ob, sich über Aufforderung des Handelsministers über die Wahl der Orte zu äussern, an welchen Eisenbahnbetriebsdirectionen, Betriebsämter, Materialmagazine und Bahnerhaltungssectionen zu errichten sind.

Der Staatseisenbahnrath kann ferner rücksichtlich der im Staatsbetriebe befindlichen Eisenbahnen Anfragen und Anträge stellen.

Er kann in Angelegenheiten seines Wirkungskreises auch Anträge stellen, welche sich auf andere Eisenbahnen und auf das Eisenbahnwesen überhaupt beziehen.

§ 20.

Der Staatseisenbahnrath versammelt sich über Einladung des Handelsministers nach Bedürfniss, mindestens aber zweimal im Jahre, und zwar im Frühjahre und Herbste, zu einer Sitzung.

Ueber Veranlassung des Vorsitzenden können zu den Sitzungen des Staatseisenbahnrathes auch Sachverständige beigezogen werden, welche nicht Organe der Staatseisenbahnverwaltung sind.

Der Vorsitz in den Sitzungen des Staatseisenbahnrathes steht dem Handelsminister zu, als dessen Stellvertreter im Staatseisenbahnrathe der Präsident der Generaldirection fungirt.

Im Falle der Verhinderung des Handelsministers und des Präsidenten wird der Vorsitzende vom Handelsminister bestimmt.

Die Verhandlungen des Staatseisenbahnrathes finden in nicht öffentlichen Sitzungen und auf Grund einer vom Handelsminister zu erlassenden Geschäftsordnung statt.

Der Staatseisenbahnrath erstattet sein Gutachten auf Grund der mit Stimmenmehrheit der anwesenden Mitglieder gefassten Beschlüsse.



Abweichende Ansichten sind über Verlangen der Stimmführer in das Protokoll aufzunehmen.

§ 21.

Die Mitglieder des Staatseisenbahnrathes haben, insoweit sie nicht Staatsbeamte sind, in die Hände des Handelsministers oder seines Delegirten die Angelobung zu leisten.

Ihre Function ist ein Ehrenamt, mit welchem eine Entlohnung nicht verbunden ist.

Die nicht in Wien wohnhaften Mitglieder haben Anspruch auf Diäten im Betrage von 8 Gulden und bezüglich der im Staatsbetriebe befindlichen Eisenbahnen auf freie Fahrt in beliebiger Wagenclasse für die Reisen nach und von dem Orte der Sitzung.

Auch werden ihnen die durch Benützung anderer Verkehrsanstalten erwachsenden Reiseauslagen vergütet.

IV. Eisenbahnbetriebsdirectionen.

§ 22.

Die Eisenbahnbetriebsdirectionen leiten in ihren Bezirken auf Grund der von der Generaldirection ergehenden Weisungen (§ 2) den localen Betriebsdienst mit Einschluss des Werkstättendienstes und der Materialverwaltung wie auch jener Neubauten, für welche besondere, unmittelbar der Generaldirection untergeordnete Bauleitungen nicht bestellt sind.

Die Eisenbahnbetriebsdirectionen sind für die Sicherheit und Ordnung des Betriebes in ihrem Bezirke im Sinne der Eisenbahnbetriebsordnung vom 16. November 1851, R. G. Bl. Nr. 1 ex 1852, verantwortlich und unterliegen in dieser Hinsicht der Aufsicht und Controle der General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen.

§ 23.

Jede Eisenbahnbetriebsdirection bildet für die drei Hauptdienstzweige (Bahnerhaltung, Verkehr, Zugförderung), dann für die allgemeinen administrativen Angelegenheiten einschliesslich der Materialverwaltung eine einheitliche Dienststelle.

Derselben sind untergeordnet: die als unterste Dienststellen der drei Hauptdienstzweige fungirenden Organe, dann das Inspectorat für Bau und Bahnerhaltung, das Materialmagazin und das Rechnungsdepartement, welches hinsichtlich der Art der Rechnungsführung besondere Instructionen enthält.

Die Geldanweisungen der Eisenbahnbetriebsdirectionen werden unter getrennter Rechnungsführung in der Regel von der am Sitze der Betriebsdirection befindlichen Stations- (Bahnbetriebsamts-) Cassa vollzogen.

Ausnahmsweise kann die Aufstellung einer eigenen Betriebsdirections-cassa erfolgen.

§ 24.

Die Orte, an welchen die Eisenbahnbetriebsdirectionen zu errichten sind, werden mit Allerhöchster Genehmigung vom Handelsminister unter Bedachtnahme auf die Erfordernisse des Dienstes bestimmt.

Mit Genehmigung des Handelsministers erfolgt durch die Generaldirection die Bestimmung der Standorte der Betriebsämter, Bahnerhaltungssectionen und Materialmagazine unter besonderer Berücksichtigung der dienstlichen Erfordernisse der Beaufsichtigung und Materialvertheilung.

§ 25.

Jede Eisenbahnbetriebsdirection hat einen Oberbeamten zum Vorstande, welcher den Titel „Betriebsdirector" führt.

Derselbe ist für die gesammte Geschäftsführung, insbesondere für die Sicherheit, Ordnung und Regelmässigkeit des Betriebes innerhalb des Betriebsdirectionsbezirkes verantwortlich.

Dem Betriebsdirector ist ein Stellvertreter, sowie das erforderliche Hilfspersonale beigegeben.

Sämmtliche Organe der Eisenbahnbetriebsdirection haben den Dienst innerhalb der bestehenden Vorschriften nach den vom Betriebsdirector ertheilten Weisungen zu führen.

Die Geschäftsordnung der Eisenbahnbetriebsdirectionen wird mit Genehmigung des Handelsministers festgesetzt.

§ 26.

Der Betriebsdirector vertritt die Eisenbahnbetriebsdirection nach aussen und giebt für dieselbe rechtsverbindliche Erklärungen ab.

Er verkehrt in allen dem Wirkungskreise der Eisenbahnbetriebsdirection zugewiesenen Angelegenheiten unmittelbar mit den hierzu berufenen Militärbehörden und mit den Civilbehörden der Länder, in denen der Betriebsdirectionsbezirk gelegen ist, dann mit der General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen und mit den gleichstehenden Dienststellen anderer Verkehrsanstalten.

Der Betriebsdirector hat den Anforderungen der Militär-Territorialcommanden wegen Beförderung von Truppen- und Heereserfordernissen innerhalb des eigenen Bezirkes unbedingt zu entsprechen und nöthigenfalls die hierzu erforderlichen Transportmittel zu reclamiren.

Insoweit die Militärtransporte die Grenzen des eigenen Bezirkes überschreiten, hat der Betriebsdirector, an welchen die instradirende Militärbehörde sich gewendet hat, im Einvernehmen mit den berührten Nachbarbezirken wegen Uebernahme und Weiterbeförderung des Militärtransportes bis zum Bestimmungsorte das Geeignete einzuleiten.

§ 27.

Dem Betriebsdirector liegt ob, die Ausführung der höheren Anordnungen zu veranlassen und zu überwachen, die ihm unterstehenden Organe zur Erfüllung ihrer Obliegenheiten anzuhalten und für deren gedeihliches Zusammenwirken, wie auch für die thunlichst ökonomische Gebahrung Sorge zu tragen.

Er hat das Geschäftsergebniss des Bezirkes sorgsam zu beachten und auf die Verbesserung desselben, sowie der Betriebsführung überhaupt durch geeignete Massnahmen innerhalb seines Wirkungskreises, beziehungsweise durch Antragstellung bei der Generaldirection hinzuwirken.

Bei Gefahr im Verzuge ist der Betriebsdirector berechtigt und verpflichtet, auch in Angelegenheiten, welche der Generaldirection vorbehalten sind, die erforderlichen Verfügungen zu treffen, behufs nachträglicher Genehmigung derselben aber sofort Bericht zu erstatten.

§ 28.

Der Wirkungskreis der Eisenbahnbetriebsdirection umfasst die Vollziehung und Ueberwachung des localen Betriebsdienstes innerhalb des eigenen Bezirkes, als:

1. die Aufstellung des Jahres-Präliminars und die Gebahrung mit den vom Handelsminister bewilligten Crediten, sowie die Aufstellung der Gebahrungsausweise und Rechnungsabschlüsse;

2. die Aufnahme (Anstellung), Versetzung, Beförderung, Dienstesenthebung (Kündigung) und Disciplinarbehandlung des gesammten Dienerpersonals, einschliesslich der Wächter und der definitiven Diener aller Kategorien, dann des von Fall zu Fall nothwendig werdenden Aushilfspersonals nach Massgabe der bestehenden Directiven innerhalb des normirten Personalbedarfs und genehmigten Präliminars; ferner in Ansehung der definitiven Unterbeamten und Beamten, dann der Beamten-Aspiranten die Ertheilung von Ehebewilligungen, die Vornahme von Versetzungen (mit Ausnahme der Dienstvorstände) innerhalb des eigenen Bezirkes, die Erstattung von Beförderungsvorschlägen und die Einleitung von Disciplinaruntersuchungen, sowie die Suspendirung vom Dienste.

In Fällen von Versetzungen definitiver Unterbeamten, Beamten, dann von Beamten-Aspiranten, wie auch im Falle der Einleitung einer Disciplinaruntersuchung gegen einen solchen Bediensteten oder der Suspendirung eines solchen ist gleichzeitig die Anzeige an die Generaldirection zu erstatten;

3. die Ertheilung von Urlaub an das unterstehende Personal bis zur Dauer von vier Wochen;

4. die Bewilligung von Remunerationen und Unterstützungen aus den hiefür nach Massgabe des genehmigten Präliminars zur Verfügung

stehenden Mitteln bis zum Betrage von 100 fl., sowie die Antragstellung bezüglich höherer Beträge;

5. die Erledigung der Einkommensteuer-Angelegenheiten des unterstehenden Personals, sowie der Grund- und Gebäudesteuer-Angelegenheiten rücksichtlich der im Bezirke gelegenen Bahn-Immobilien;

6. die Nachsicht, beziehungsweise Bewilligung zur Abschreibung von Rechnungsmängeln oder uneinbringlicher Forderungen, dann von bei Materialien oder Inventargegenständen sich ergebenden Verlusten, soferne der Geldwerth von Fall zu Fall den Betrag von 500 fl. und in demselben Jahre im Ganzen den Betrag von 5000 fl. nicht übersteigt, unbeschadet der Verfolgung solcher Angelegenheiten im Disciplinarwege;

7. die Verfassung und Vorlage von Projecten für Reconstructionen, Erweiterungs- und Neubauten auf den im Betriebe befindlichen Linien;

8. die Ausführung derartiger Bauten in Gemässheit der genehmigten Projecte und Präliminare, soferne hiefür nicht eigene Bauleitungen aufgestellt werden;

9. die Antragstellung bezüglich der Festsetzung und Abänderung der Fahrordnung der Personen- und Lastzüge;

10. die Einleitung der fahrplanmässigen Züge, einschliesslich der Erforderniss-, beziehungsweise Militärzüge, dann die Einleitung von Separatzügen und die Ueberwachung des gesammten Zugsverkehres mit Einschluss der Stundenpass-Controle;

11. die Verhandlung, beziehungsweise Entscheidung aus Anlass der Beschädigung von Fahrbetriebsmitteln, ausgenommen die Abrechnung mit fremden Bahnen über Wagenreparaturskosten;

12. die Verfügung über den Maschinen- und Wagenpark innerhalb des Betriebsdirectionsbezirkes und die Antragstellung auf eine etwa erforderliche Vermehrung oder Veränderung des Fahrparks;

13. die Erhebungen über Bahnunfälle;

14. die Handhabung der Bahnpolizei;

15. die Antragstellung bezüglich der Festsetzung der Tarife im Personen- und Güterverkehr;

16. die Bewilligung von Freifahrten und ermässigten Fahrten in einzelnen Fällen, dann von localen Tarif-Ermässigungen im Güterverkehr, beides in Gemässheit der besonderen Instructionen, sowie die Antragstellung für in den Instructionen nicht vorgesehene Fälle;

17. die Entscheidung über Beschwerden gegen die unterstehenden Organe (Beschwerdebücher) und die Erledigung von aus dem Personenverkehre und aus dem localen Güterverkehre erwachsenen Reclamationen und Entschädigungsansprüchen, soferne die ganze Entschädigungssumme bei Reclamationen aus dem Personenverkehre den Betrag von 100 fl.,



und bei solchen aus dem Güterverkehre den Betrag von 1000 fl. nicht übersteigt, dann die Controle der Einnahmen aus dem Localverkehre;

18. die Verpachtung von Lagerplätzen und Bahngrundstücken, sowie die Auflassung von Bestandzinsen bis zum Betrage von 100 fl.;

19. die Intervention bei Concurrenzverhandlungen, sowie die Gestattung von Privatbauten an der Bahn und in der Nähe der Bahnhöfe;

20. die Vornahme von Scontrirungen der Cassen und Vorräthe innerhalb des eigenen Bezirkes;

21. die Verwaltung der Werkstätten, insoweit dieselben der Eisenbahnbetriebsdirection unterstellt sind und der Materialmagazine, beides nach den hiefür bestehenden Normen;

22. die Beschaffung des Jahresbedarfes an Verbrauchsmaterialien und Inventarstücken mit Ausnahme derjenigen, deren Natur eine einheitliche Beschaffung erfordert (als Fahrbetriebsmittel, Reservestücke, Schienen etc.).

§ 29.

Die Materialbeschaffung (§ 28, Z. 22) hat innerhalb des genehmigten Bedarfs- und Kostenpräliminars unter Einhaltung der strengsten Oekonomie stattzufinden.

Die Sicherstellung von Lieferungen, deren präliminirter Werth den Betrag von 5000 fl. erreicht oder übersteigt, hat in der Regel im Offertwege auf Grund allgemeiner öffentlicher Concurrenz und durch Zuschlag an den Offerenten zu erfolgen, welcher das günstigte Anbot gestellt hat.

Bei der Beurtheilung der Anbote ist nicht nur auf den angebotenen Preis, sondern auch auf die nach den Erzeugungsorten verschiedenen Kosten der Ueberwachung der Erzeugung, des Transports zur Uebergabsstelle, der Uebernahme und Vertheilung, sowie auf die hieraus etwa erwachsenden Geschäftserschwernisse, dann auf die Leistungsfähigkeit und Vertrauenswürdigkeit des Offerenten Bedacht zu nehmen. Unter gleichen Bedingungen ist jedenfalls der Industrie und Urproduction des eigenen Bezirkes der Vorzug zu geben.

Falls gegen die Einleitung einer allgemeinen öffentlichen Offertverhandlung gewichtige Bedenken bestehen, wie z. B. Marktverhältnisse, geringe Zahl geeigneter Offerenten, vermuthliche Verständigung unter denselben etc., können ausnahmsweise Lieferungen der bezeichneten Art, wie auch Lieferungen im Werthe von unter 5000 fl., bezüglich welcher überhaupt die Art der Vergebung nach den obwaltenden Umständen zu bestimmen ist, im Wege einer beschränkten Concurrenz oder durch Handeinkauf (Accord) vergeben werden. Der Handeinkauf (Accord) ist insbesondere dann zulässig, wenn sich Gelegenheit bietet, die Sicherstellung innerhalb der dem Präliminare zu Grunde gelegten Einheitspreise unter günstigeren als jenen Bedingungen zu bewirken, welche von einer anderen

Anstalt oder Unternehmung bei einer soeben durchgeführten öffentlichen Concurrenzverhandlung erzielt worden sind.

Die vorzugsweise Berücksichtigung des eigenen Bezirkes bei gleich günstigen Bedingungen hat auch in diesen Fällen als Grundsatz zu gelten.

Die vorstehenden Bestimmungen haben sinngemäss auf die Vergebung von Arbeiten durch die Eisenbahnbetriebsdirectionen Anwendung zu finden.

V. Personal- und Schlussbestimmungen.

§ 30.

Das Personal der Staatseisenbahnverwaltung (Beamte, Unterbeamte, Diener, Aspiranten etc.) ist entweder dauernd (definitiv) oder zeitlich (provisorisch) angestellt.

Die Rechte und Pflichten des Personals werden unter Wahrung der erworbenen Rechte durch eine mit Genehmigung des Handelsministers von der Generaldirection zu erlassende Dienstordnung (Dienstpragmatik) und durch die auf Grund derselben festzusetzenden sonstigen einheitlichen Dienstvorschriften eventuell durch besondere Dienstverträge geregelt.

Die Ruheversorgung, sowie die Versorgung der Witwen und Waisen erfolgt durch besondere Pensions- (Provisions-) Institute nach Massgabe der einschlägigen Statuten auf Grund der hiernach von den Theilnehmern zu leistenden Beiträge.

§ 31.

Das Verfahren in Disciplinar-Angelegenheiten im Bereiche der Staatseisenbahnverwaltung wird durch die nach § 30 zu erlassende Dienstordnung (Dienstpragmatik) unter Einhaltung des Grundsatzes geregelt, dass bei jeder Eisenbahnbetriebsdirection wie auch bei der Generaldirection eine Disciplinarcommission zu bilden ist, welche auf Grund des Ergebnisses der Disciplinaruntersuchung nach Stimmenmehrheit Beschluss zu fassen hat.

§ 32.

Insoweit die vorstehenden Anordnungen (§§ 30, 31) nicht eine Verschiedenheit der Rechte und Pflichten bedingen, finden auf die definitiv angestellten Beamten, Unterbeamten und Diener der Staatseisenbahnverwaltung die für Staatsbeamte und Staatsdiener geltenden Normen sinngemäss Anwendung.

§ 33.

Dem Handelsminister steht jederzeit zu, über die wechselweise Dienstesverwendung von Organen des Handelsministeriums, der General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen und der Staatseisenbahnverwaltung zu bestimmen.

Die jenen Staatsbeamten, auf welche die Bestimmungen des Gesetzes vom 15. April 1873, R. G. Bl. Nr. 47, Anwendung finden, zustehenden Rechte werden durch eine etwaige Dienstesverwendung im Bereiche der Staatseisenbahnverwaltung nicht berührt.

§ 34.

Die Handhabung der Bahnpolizei nach Massgabe der bestehenden Vorschriften liegt zunächst den hierzu instructionsmässig berufenen Organen des localen Betriebsdienstes und der Eisenbahnbetriebsdirectionen, dann den Abtheilungsvorständen der Generaldirection ob.

Die nach § 102 der Eisenbahnbetriebsordnung vorgeschriebene Beeidigung des zur Ausübung bahnpolizeilicher Functionen berufenen Personals wird im Delegationswege durch Organe der Staatseisenbahnverwaltung vorgenommen.

§ 35.

Die vorstehende Organisation hat mit 1. August in Wirksamkeit zu treten.

Mit diesem Zeitpunkte treten alle entgegenstehenden Bestimmungen ausser Kraft, insbesondere die mit Verordnung des Handelsministeriums vom 26. Februar 1882, R. G. Bl. Nr. 25, erlassenen „Grundzüge für die Organisation des Staatsbetriebes auf den westlichen Staatsbahnen und vom Staate betriebenen Privatbahnen".

Die zufolge § 10 der Verordnung des Handelsministeriums vom 26. August 1875, R. G. Bl. Nr. 116, errichtete Direction für Staatseisenbahnbauten wird mit dem vom Handelsminister zu bestimmenden Zeitpunkte in die Generaldirection einbezogen.[1])

Beilage XII.

Verordnung des Handelsministeriums vom 26. August 1875, R. G. Bl. Nr. 116,

betreffend die Organisation der k. k. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen.

Auf Grund der Allerhöchsten Entschliessung vom 16. August 1875 wird die nachstehende Organisation für die k. k. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen mit 1. September 1875 in Wirksamkeit gesetzt, und haben von diesem Zeitpunkte an alle entgegenstehenden Be-

[1]) Die Einbeziehung erfolgte mit 1. October 1884.

stimmungen, insbesondere jene der vom Handelsministerium unter dem 8. März 1856, Zahl $\frac{613}{\text{H.M.}}$, erlassenen Instruction,[1]) ausser Kraft zu treten.

§ 1.

Die General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen ist eine dem Handelsministerium unterstehende technisch-administrative Behörde und berufen:

a) die der Staatsverwaltung durch die Gesetze und Verordnungen vorbehaltene Oberaufsicht und Controle über den Bau und den Betrieb der Eisenbahnen zur Wahrung der Sicherheit und Ordnung, sowie der Interessen des garantirenden Staatschatzes auszuüben und die einschlägigen Anordnungen des Handelsministeriums zur Geltung zu bringen;

b) als technisches Fachorgan die ihr vom Handelsministerium zugewiesenen Gegenstände zu begutachten;

c) Entscheidungen von nicht principieller Natur in jenen Geschäftsangelegenheiten zu treffen, deren Behandlung der General-Inspection vom Handelsministerium übertragen wird.

§ 2.

Die General-Inspection besteht aus fünf Abtheilungen, und zwar:

I. Abtheilung für Bau und Bahnerhaltung;
II. „ „ Verkehr und Zugförderung;
III. „ „ commerciellen Betrieb;
IV. „ „ Staatsgarantie-Rechnungswesen;
V. „ „ allgemeine Verwaltung.

An der Spitze jeder der fünf coordinirten Abtheilungen steht ein General-Inspector mit dem Range eines Hofrathes oder eines Regierungsrathes.

Nach aussen bildet die General-Inspection eine einheitliche Behörde mit gemeinschaftlichem Einreichungsprotokolle.

Die Erlässe und sonstigen amtlichen Ausfertigungen werden von je einem der General-Inspectoren unterfertigt.

§ 3.

Der Wirkungskreis der einzelnen Abtheilungen der General-Inspection umfasst insbesondere:

Für die I. Abtheilung:

Die Ermittlung der Trace neuer Linien;
die Prüfung der Baupläne für Neu-, Zu- und Umbauten;

---

[1]) Vordnungsblatt für die Verwaltungszweige des österreichischen Handelsministeriums, Jahrgang 1856, Nr 16.



die Ueberwachung der Bauarbeiten auf den im Bau begriffenen und auf den im Betriebe stehenden Linien;

die Ueberwachung der Bahnerhaltung auf den im Betriebe stehenden Linien.

Für die II. Abtheilung:

Die Ueberwachung des Baues und der Instandhaltung des Fahrparkes;
das Signalwesen;
die Ueberwachung des technischen Betriebes;
die Feststellung der Fahrordnungen.

Für die III. Abtheilung:

Das gesammte Transport- und Tarifwesen;
die Begutachtung ökonomischer und handelspolitischer Fragen.

Für die IV. Abtheilung:

Die Prüfung der Bau- und Betriebsrechnungen mit Rücksicht auf die Staatsgarantie.

Für die V. Abtheilung:

Die Evidenzhaltung und Beeidigung des Eisenbahnpersonales;
die Disciplarangelegenheiten;
die Prüfung der allgemeinen Dienstesvorschriften; ferner
die Oberleitung der Hilfsämter der General-Inspection.

Gegenstände, welche direct oder indirect den Wirkungskreis mehrerer Abtheilungen berühren, sind gemeinsam, und zwar, insoweit die Geschäftsordnung dies vorschreibt, in gemeinschaftlicher Sitzung zu behandeln.

§ 4.

Den Vorsitz in der General-Inspectorensitzung führt in der Regel der rangsälteste General-Inspector.

Dem Generaldirector des österreichischen Eisenbahnwesens [1]) steht es jederzeit frei, diesen Sitzungen beizuwohnen und in denselben den Vorsitz zu übernehmen.

Nach Ermessen des Vorsitzenden können Vertreter der Bahnanstalten oder sonstige Interessenten, sowie auch Fachmänner vernommen oder beizogen werden.

§ 5.

Jeder General-Inspections-Abtheilung ist die erforderliche Anzahl von Ober-Inspectoren, Inspectoren, Commissären u. s. w. zugewiesen, welche dem General-Inspector unmittelbar untergeordnet sind, und über deren dienstliche Verwendung er auf Grund der vom Handelsministerium genehmigten Geschäftseintheilung zu verfügen hat.

---

[1]) Dieser Posten wurde im Jahre 1880 aufgelassen.

§ 6.

Die von den Organen der General-Inspection bei der denselben obliegenden Ueberwachung der Eisenbahnen wahrgenommenen Mängel und Gebrechen (falls dieselben nicht schon durch Rücksprache im kurzen Wege behoben werden können) sind vorerst den betreffenden Dienstvorständen oder Directionen bekanntzugeben. Sollte von Seite der Organe der Bahnanstalten die Abstellung der bekanntgegebenen Gebrechen unterlassen werden, oder sollte die Wichtigkeit des Gegenstandes ein unverzügliches Einschreiten der Staatsverwaltung erheischen, so hat der betreffende General-Inspector die den Umständen angemessene Verfügung zu treffen oder bei dem Handelsministerium in Antrag zu bringen.

§ 7.

Die an Bahnverwaltungen ergehenden Erlässe der General-Inspection sind in der Regel an die oberste gesellschaftliche Dienststelle (General-direction u. s. w.) zu richten.

In dringenden Fällen jedoch, wo Gefahr im Verzuge ist, und die Sorge für die Abwendung von Nachtheilen, welche die Sicherheit bedrohen, eine augenblickliche Verfügung erheischt, sind die Organe der General-Inspection kraft ihrer aus dem Gesetze fliessenden Vollmacht berechtigt und verpflichtet, die den Umständen angemessene Verfügung unter eigener Verantwortung zu treffen, und sämmtliche Beamte und Diener der Eisenbahn haben solchen Anordnungen augenblicklich Folge zu leisten, wogegen Jedem, der sich durch eine solche Anordnung für beschwert erachtet, die nachträgliche Berufung an die General-Inspection, beziehungsweise das Handelsministerium vorbehalten bleibt.

§ 8.

Gegen die Verfügungen und Enscheidungen der General-Inspection steht der Recurs an das Handelsministerium offen.

§ 9.

Die Organe der General-Inspection sind berechtigt, sich zu ihren Amtshandlungen des Betriebstelegraphen zu bedienen.

§ 10.

Die Bauabtheilung der General-Inspection hört auf, zugleich ein Ministerialdepartement [1]) zu bilden, und ist in Hinkunft den übrigen Abtheilungen der General-Inspection vollständig coordinirt.

Desgleichen geht die bisher der Bauabtheilung überwiesene Leitung der auf Staatskosten auszuführenden Eisenbahnbauten an eine eigene

[1]) Errichtet im Jahre 1874, anlässlich der Aufnahme des Staats-Eisenbahnbaues.



Direction für Staatseisenbahnbauten über, welche unmittelbar dem Handelsministerium untersteht, jedoch wie jede Baudirection einer Privatbahn der Controle der General-Inspection unterworfen ist.

§ 11.

Die näheren Bestimmungen, betreffend den Geschäftsgang der General-Inspection, werden durch eine vom Handelsministerium zu erlassende Geschäftsordnung der General-Inspection festgestellt.

Chlumecky m. p.

Beilage XIII.

Verordnung des k. k. Handelsministers vom 15. Juli 1884, R. G. Bl. Nr. 122,

betreffend die Regelung der Beziehungen der Generaldirection der österreichischen Staatsbahnen zur General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen.

In Ausführung des § 9 der mit Verordnung des Handelsministeriums vom 23. Juni 1884, R. G. Bl. Nr. 103, kundgemachten Organisation der Staatseisenbahnverwaltung in den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern werden in Absicht auf die Regelung der Beziehungen der k. k. Generaldirection der österreichischen Staatsbahnen zur k. k. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen die nachstehenden Anordnungen getroffen.

§ 1.

Aus dem mit Verordnung des Handelsministeriums vom 26. August 1875, R. G. Bl. Nr. 116, normirten Wirkungskreise der General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen entfallen in den dienstlichen Beziehungen derselben zur Generaldirection der österreichischen Staatsbahnen alle Amtshandlungen und Agenden, welche nicht ausdrücklich in der Eisenbahnbetriebsordnung vom 16. November 1851, R. G. Bl. Nr. 1 ex 1852, oder in anderen Gesetzen der General-Inspection auch gegenüber den Staatseisenbahnen vorbehalten sind und gemäss § 8 der oberwähnten Organisation mit der Handhabung der Sicherheit und Ordnung des Bahnbetriebes nicht im Zusammenhange stehen.

Insbesondere findet eine Prüfung und Ueberwachung der ökonomischen Gebahrung der Generaldirection durch die General-Inspection nicht statt.

§ 2.

Der General-Inspection obliegt nach Massgabe des § 8 der Organisation der Staatseisenbahnverwaltung auch fernerhin:

a) die Aufsicht über die Erhaltung der Bahnlinien sammt Zugehör,

b) die Aufsicht über die Instandhaltung der Fahrbetriebsmittel,

c) die Ueberwachung des technischen Betriebes, des Signal- und des Transportwesens und

d) die Aufsicht über die Bahnbeamten und Diener im Sinne der Eisenbahnbetriebsordnung.

§ 3.

Die General-Direction ist befugt, sofern nicht im einzelnen Falle die Entscheidung des Handelsministers einzuholen ist (§ 16 der Organisation der Staatseisenbahnverwaltung), die bisher in Bezug auf die Bau-Ausführung nach den bestehenden Vorschriften, insbesondere den Verordnungen vom 25. Januar 1879, R. G. Bl. Nr. 19, und vom 29. Mai 1880, R. G. Bl. Nr. 59, dem Handelsministerium, beziehungsweise der General-Inspection vorbehaltenen Angelegenheiten im Namen des Handelsministers zu entscheiden, die Einleitung und Vornahme der diesfalls vorgeschriebenen Commissionen zu veranlassen und die Ausführung der Bauarbeiten sowohl auf den im Baue befindlichen als auch auf den im Betriebe stehenden Linien zu überwachen

Bei den bezüglichen Commissionen hat jedoch nach wie vor ein Vertreter der General-Inspection zu interveniren, und sind deshalb vor der Abhaltung der betreffenden Commission die bezüglichen Acten und Projectspläne durch einen Zeitraum von vierzehn Tagen zur Einsicht der General-Inspection bereitzuhalten.

Die Generaldirection wird die Pläne von Herstellungen, welchen eine neue Constructionsart oder ein neues System zu Grunde liegt, der General-Inspection zur Begutachtung übermitteln und derselben zur Evidenzhaltung der Bahneinrichtungen der österreichischen Eisenbahnen von den Ausführungsplänen der Stations- und Geleiseanlagen, sowie der sonstigen Betriebsanlagen neuer Bahnlinien je eine Copie für das Archiv zur Verfügung stellen.

Die im Archive der General-Inspection bereits vorhandenen Pläne von solchen Anlagen sind durch die Generaldirection im ersten Monate jedes Jahres durch Einzeichnung der im Laufe des Vorjahres erfolgten Aenderungen in Uebereinstimmung mit dem factischen Bestande zu bringen.

Die Generaldirection ist ferner ermächtigt, beim commerciellen und technischen Betriebe nach Massgabe der obwaltenden Verhältnisse und eventuell nach eingeholter Genehmigung des Handelsministers alle jene Ausnahmen und Erleichterungen einzuführen, beziehungsweise zu ge-



währen, rücksichtlich welcher in den bestehenden Vorschriften, und zwar insbesondere im Eisenbahnbetriebsreglement vom 10. Juni 1874, R. G. Bl. Nr. 75, in den Grundzügen der Vorschriften für den Verkehrsdienst auf Eisenbahnen mit normalem Betriebe (Handelsministerial-Erlass vom 18. October 1876, Z. 30.084), in der Verordnung des Handelsministeriums vom 12. März 1879, R. G. Bl. Nr. 38, betreffend die Veröffentlichung von Refactien und sonstigen Begünstigungen im Güterverkehre auf Eisenbahnen, in der Verordnung des Handelsministeriums vom 31. December 1879, R. G. Bl. Nr. 3, womit die vorerwähnte Verordnung vom 12. März 1879, R. G. Bl. Nr. 38, abgeändert wird, dann in den Grundzügen der Vorschriften für den Betrieb auf Localbahnen (Handelsministerial-Erlass vom 1. August 1883, Z. 24.932) u. s. w., dem Handelsministerium, beziehungsweise der General-Inspection die Entscheidung vorbehalten ist; die Generaldirection hat jedoch, sofern keine andere Bestimmung getroffen ist, in jedem einzelnen Falle von den bezüglichen Anordnungen der General-Inspection im kurzen Wege Mittheilung zu machen.

Ebenso sind die nach vorherigem Einvernehmen mit der Postverwaltung festgestellten Fahrordnungen, die Tarife für den Personen- und Güterverkehr sammt den einschlägigen Kundmachungen und Nachträgen, die Dienstbefehle, welche tarifarische Anordnungen enthalten, dann die Gewährung von Refactien und sonstigen Begünstigungen im Güterverkehre, welche nicht zur Veröffentlichung gelangen, und an welchen auch Privateisenbahngesellschaften betheiligt sind, rechtzeitig der General-Inspection mitzutheilen.

Desgleichen sind der General-Inspection die Vereinbarungen mit in- oder ausländischen Bahnverwaltungen, welche über Instradirungen, Verkehrstheilungen oder tarifarische Angelegenheiten im Allgemeinen getroffen werden, dann die Antheilstabellen, sowie alle jene Refactien, welche nur die Staatsbahnlinien betreffen und nach der von der Generaldirection getroffenen Entscheidung nicht zur Publication gelangen, bekanntzugeben.

§ 4.

Alle Angelegenheiten des Eisenbahnwesens, welche nach einheitlichen Vorschriften für sämmtliche österreichische Eisenbahnen zu regeln sind, werden im Handelsministerium, beziehungsweise von der General-Inspection behandelt; jedoch ist in solchen Fällen vorher die Aeusserung der General-Direction einzuholen.

§ 5.

Die vorstehenden Bestimmungen treten mit 1. August 1884 in Wirksamkeit.

Pino m. p.

Beilage XIV.[1]

Verordnung des k. k. Handelsministers vom 10. Juni 1874, R. G. Bl. Nr. 75,

betreffend die Einführung eines neuen Betriebsreglements für die Eisenbahnen der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder.

Auf Grund des Artikels VIII des Gesetzes vom 24. December 1867, R. G. Bl. Nr. 4 vom Jahre 1868, hat das nachstehende Betriebsreglement auf sämmtlichen Eisenbahnen der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder vom 1. Juli 1874 ab in Wirksamkeit zu treten.

Mit demselben Tage wird das mittelst Verordnung vom 1. Juli 1872, R. G. Bl. Nr. 90, eingeführte Betriebsreglement ausser Kraft gesetzt.

Die derzeit giltigen Frachtbriefformulare sind bis Ende December 1874 zugelassen. Vom 1. Januar 1875 ab haben aber ausschliesslich nur die im nachstehenden Betriebsreglement vorgeschriebenen Formulare in Anwendung zu kommen.

Der königlich ungarische Communicationsminister, mit welchem ich diesfalls das Einvernehmen gepflogen habe, trifft unter Einem die gleiche Anordnung für die Eisenbahnen der Länder der ungarischen Krone.

Wien, am 10. Juni 1874.

Der k. k Handelsminister:
Banhans m. p.

Betriebsreglement, giltig für die Eisenbahnen der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder.

Die nachstehenden Bestimmungen für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Leichen, Fahrzeugen und Thieren, sowie von Gütern kommen vom 1. Juli 1874 ab auf sämmtlichen Eisenbahnen der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder, sowie gleichzeitig auf den Eisenbahnen der Länder der ungarischen Krone im Local- und Verbandverkehre, sowie im Verkehre von Bahn zu Bahn in Anwendung.

Specialbestimmungen einzelner Eisenbahnverwaltungen oder Eisenbahnverbände haben neben diesem Reglement nur Geltung, wenn sie in die bezüglichen Tarife aufgenommen sind, mit den Festsetzungen dieses Reglements nicht im Widerspruche stehen, dieselben vielmehr nur ergänzen, oder wenn sie dem Publicum günstigere Bedingungen gewähren.

[1]) Nach der amtlichen Ausgabe vom Jahre 1884.



I. Allgemeine Bestimmungen.

§ 1.

Pflichten des Dienstpersonales.

Das bei den Eisenbahnen angestellte Dienstpersonal ist zu einem bescheidenen und höflichen, aber entschiedenen Benehmen gegen das Publicum, sowie ferner verpflichtet, sich innerhalb der ihm angewiesenen Dienstgrenzen gefällig zu bezeigen.

Dasselbe hat die ordnungsmässigen Dienstleistungen unentgeltlich zu verrichten; es ist ihm strenge untersagt, für solche vom Publicum ein Geschenk anzunehmen.

Dem Dienstpersonale ist das Rauchen während des dienstlichen Verkehres mit dem Publicum verboten.

§ 2.

Rechte des Dienstpersonales.

Den dienstlichen Anordnungen des in Uniform befindlichen oder mit einer Legitimation versehenen Diestpersonales ist das Publicum Folge zu leisten verbunden.

§ 3.

Entscheidung von Streitigkeiten.

Streitigkeiten zwischen dem Publicum und dem Dienstpersonale entscheidet auf den Stationen der Stationsvorsteher, während der Fahrt der Zugführer.

§ 4.

Beschwerdeführung.

Beschwerden können bei den Dienstvorgesetzten mündlich oder schriftlich angebracht, auch in das auf jeder Station befindliche Beschwerdebuch eingetragen werden.

Die Verwaltung hat baldmöglichst auf alle Beschwerden zu antworten, welche unter Angabe des Namens und des Wohnortes des Beschwerdeführenden erfolgen. Beschwerden über einen Dienstthuenden müssen dessen thunlich genaue Bezeichnung nach dem Namen oder der Nummer oder einem Uniformmerkmale enthalten.

§ 5.

Betreten der Bahnhöfe und der Bahn.

Das Betreten der Bahnhöfe und der Bahn ausserhalb der bestimmungsmässig dem Publicum für immer oder zeitweilig geöffneten Räume ist Jedermann, mit Ausnahme der dazu nach den Bestimmungen des Bahnpolizeireglements befugten Personen, untersagt.

§ 6.

Beschränkung der Verpflichtung zum Transporte. Zahlungsmittel.

Die Beförderung von Personen, Thieren und Sachen kann verweigert werden, wenn aussergewöhnliche Hindernisse oder höhere Gewalt entgegenstehen, oder die regelmässigen Transportmittel nicht ausreichen

Als Zahlungsmittel ist überall das auf den Nachbarbahnen gesetzlichen Curs besitzende Gold- und Silbergeld, mit Ausschluss der Scheidemünze, zu dem von der Eisenbahnverwaltung festgesetzten und bei jeder Expedition durch Anschlag publicirten Curse anzunehmen, insoweit der Annahme ein gesetzliches Verbot nicht entgegensteht.

II. Beförderung von Personen, Reisegepäck, Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren.

a) Beförderung von Personen.

§ 7.

Fahrpläne. Extrafahrten. Abfahrtszeit.

Die Personenbeförderung findet nach Massgabe der öffentlich bekanntgemachten und auf allen Stationen ausgehängten Fahrpläne statt, aus denen auch zu ersehen ist, welche Wagenclasse die einzelnen Züge führen.

Extrafahrten werden nur nach dem Ermessen der Verwaltung gewährt.

Für den Abgang der Züge sind die auf den Bahnhöfen befindlichen Stationsuhren massgebend.

§ 8.

Fahrpreise.

Die Fahrpreise bestimmt der auf allen Stationen ausgehängte Tarif.

§ 9.

Billetverkauf. Zurücknahme gelöster Billets.

Der Verkauf der Fahrbillets (Fahrkarten) kann auf Stationen von geringer Frequenz nur innerhalb der letzten halben Stunde, auf Stationen mit grösserer Frequenz aber innerhalb einer Stunde vor Abgang desjenigen Zuges, mit welchem der Reisende befördert sein will, wenn jedoch zwischen zwei nach derselben Richtung abgehenden Zügen eine noch kürzere Zwischenzeit liegt, nur innerhalb dieser Frist verlangt werden. Diejenigen, welche bis 5 Minuten vor Abgang des Zuges noch kein Billet gelöst, haben auf Verabfolgung eines solchen keinen Anspruch.

Das zu entrichtende Fahrgeld ist abgezählt bereit zu halten, damit Aufenthalt durch Geldwechseln vermieden werde.



Die Fahrbillets geben Anspruch auf die entsprechende Wagenclasse, soweit in dieser Plätze vorhanden sind, respective beim Wechseln der Wagen vorhanden bleiben. Wenn einem Reisenden der seinem Billet entsprechende Platz nicht angewiesen und ihm auch zeitweilig ein Platz in einer höheren Classe nicht eingeräumt werden kann, so steht es im frei, das Billet gegen ein solches der niedrigeren Classe, in welcher noch Plätze vorhanden sind, und gegen Erstattung der Differenz umzuwechseln, oder die Fahrt zu unterlassen und das bezahlte Fahrgeld zurückzuverlangen.

Jedenfalls haben die mit durchgehenden Billets ankommenden Reisenden den Vorzug vor den neu Hinzutretenden.

Auf der Abgangsstation ist bis spätesten 20 Minuten vor Abgang des betreffenden Zuges die Bestellung ganzer Coupés oder Wagenabtheilungen der ersten zwei Wagenclassen gegen Bezahlung höchstens so vieler Fahrbillets der betreffenden Classe, als das Coupé Plätze enthält, zulässig. Auf Zwischenstationen können ganze Coupés nur dann beansprucht werden, wenn solche unbesetzt in dem ankommenden Zuge vorhanden sind.

Für den Fall, als ein Reisender ein besonderes Coupé bezahlt, wird demselben darüber ein Schein ausgestellt. Dem Reisenden steht kein Anspruch darauf zu, mehr Personen in das Coupé aufzunehmen, als Fahrbillets bezahlt sind.

§ 10.

Fahrbillets und Giltigkeit derselben. Fahrpreisermässigung für Kinder.

Das Fahrbillet bezeichnet die Stationen, von und bis zu welchen die Fahrt verlangt worden; ferner das Fahrgeld für die Wagenclasse, welche der Reisende benutzen will, insofern der Fahrpreis Valutaschwankungen nicht unterliegt; endlich die Zeit oder den Zug, wofür das Billet gilt. Die Zeit oder der Zug, wofür jedes Fahrbillet giltig, ist durch Abstempelung darauf ausgedrückt, so das jeder Käufer sofort zu prüfen im Stande ist, ob das Billet auf die von ihm beabsichtigte Fahrt lautet.

Den Reisenden ist gestattet, während der Fahrt auf einer Zwischenstation auszusteigen, um mit einem am nämlichen oder nächstfolgenden Tage nach der Bestimmungsstation abgehenden, zu keinem höheren Tarifsatze fahrenden Zuge dahin weiter zu reisen. Solche Reisende haben jedoch auf der betreffenden Zwischenstation sofort nach dem Verlassen des Zuges dem Stationsvorsteher ihr Billet vorzulegen, und dasselbe mit dem Vermerke der verlängerten Giltigkeit versehen zu lassen.

Eine Verlängerung der für Retour- und Rundreisebillets festgesetzten Frist wird hierdurch nicht herbeigeführt.

Kinder unter zehn Jahren werden zu ermässigten Fahrpreisen befördert.

Finden Zweifel über das Alter der Kinder statt, so entscheidet der Ausspruch des bei der Revision anwesenden obersten Beamten.

Für Kinder, die noch getragen werden müssen, und ihre Stelle auf ihrer Angehörigen Plätze mitfinden, erfolgt keine Zahlung.

§ 11.

Umtausch gelöster Fahrbillets.

Ein Umtausch gelöster Fahrbillets gegen Billets höherer Classe ist den Reisenden bis 10 Minuten vor Abgang des Zuges gegen Nachzahlung der Preisdifferenz unverwehrt, soweit noch Plätze in den höheren Classen vorhanden sind. Unterwegs auf Zwischenstationen kann ein Uebergehen auf Plätze einer höheren Classe nur gegen Zukauf eines Billets auf die Bestimmungsstelle, durch dessen Preis, einschliesslich desjenigen für das bereits gelöste Billet, der Fahrpreis für die höhere Classe mindestens gedeckt wird, beansprucht werden.

Der Umtausch eines schon gelösten Billets höherer Classe gegen ein solches niedriegerer Classe ist nur in dem im § 9 gedachten Falle zulässig.

§ 12.

Anweisung der Plätze.

Einzelne bestimmte Plätze werden nicht verkauft und können im Voraus nicht belegt werden.

Das Dienstpersonal ist berechtigt und auf Verlangen der Reisenden verpflichtet, denselben ihre Plätze anzuweisen. Allein reisende Damen sollen auf Verlangen möglicht nur mit Damen in ein Coupé zusammengesetzt werden. In jedem Zuge muss sich mindestens je ein Damencoupé für die Reisenden der zweiten und dritten Wagenclasse befinden. Bei den nach amerikanischem System gebauten Wagen findet die letztere Bestimmung nur mit den durch dieses System gebotenen Modificationen Anwendung.

§ 13.

Ausschluss belästigender Personen von der Fahrt.

Personen, welche wegen einer sichtlichen Krankheit oder aus anderen Gründen durch ihre Nachbarschaft den Mitreisenden augenscheinlich lästig werden würden, können von der Mit- und Weiterreise ausgeschlossen werden, wenn sie nicht ein besonderes Coupé bezahlen. Etwa bezahltes Fahrgeld wird ihnen zurückgegeben, wenn ihnen die Mitreise nicht gestattet wird. Wird erst unterwegs wahrgenommen, dass ein Reisender zu den vorstehend bezeichneten Personen gehört, so muss an der nächsten Station, sofern kein besonderes Coupé bezahlt und für ihn bereit gestellt werden kann, von der Weiterbeförderung ausgeschlossen werden. Das



Fahrgeld, sowie die Gepäckfracht werden ihm für die nicht durchfahrene Strecke ersetzt.

§ 14.

Wartesäle. Billet- und Gepäck-Expeditionen. Billetcontrole.

Die Wartesäle sind spätestens Eine Stunde, die Billet- und Gepäck-Expeditionen auf Stationen mit grösserer Frequenz gleichfalls spätestens Eine Stunde, auf Stationen mit geringerer Frequenz mindestens eine halbe Stunde vor Abgang eines jeden Zuges zu öffnen.

Das vom Reisenden gelöste Billet ist auf Verlangen bei dem Eintritte in den Wartsaal, sowie beim Einsteigen in den Wagen vorzuzeigen. Während der Fahrt muss der Reisende das Billet bis zur Abnahme desselben bei sich behalten.

Der Reisende, welcher ohne giltiges Fahrbillet betroffen wird, hat für die ganze von ihm zurückgelegte Strecke, und wenn die Zugangsstation nicht sofort unzweifelhaft nachgewiesen wird, für die ganze vom Zuge zurückgelegte Strecke das Doppelte des gewöhnlichen Fahrpreises, mindestens aber den Betrag von drei Gulden zu entrichten. Derjenige Reisende jedoch, welcher in einen Personenwagen einsteigt und gleich beim Einsteigen unaufgefordert dem Schaffner oder Zugführer meldet, dass er wegen Verspätung kein Billet mehr habe lösen können, hat, wenn er überhaupt noch zur Mitfahrt zugelassen wird, worauf er keinen Anspruch hat, einen um 50 Kreuzer erhöhten Fahrpreis zu zahlen.

Wer die sofortige Zahlung verweigert, kann ausgesetzt werden.

§ 15.

Einsteigen in die Wagen.

Das Zeichen zum Einsteigen in die Wagen wird durch zwei unterschiedene Schläge auf die Glocke gegeben.

§ 16.

Versäumung der Abfahrtszeit.

Nachdem das Abfahrtszeichen durch die Dampfpfeife der Locomotive gegeben, kann Niemand mehr zur Mitreise zugelassen werden. Jeder Versuch zum Einsteigen und jede Hilfeleistung dazu, nachdem die Wagen in Bewegung gesetzt sind, ist verboten und strafbar.

Dem Reisenden, welcher die Abfahrtszeit versäumt hat, steht ein Anspruch weder auf Rückerstattung des Fahrgeldes, noch auf irgend eine andere Entschädigung zu.

Demselben ist jedoch gestattet, auf Grund des gelösten Fahrbillets mit einem am nämlichen oder nächstfolgenden Tage nach der Bestimmungsstation abgehenden, zu keinem höheren Tarifsatze fahrenden Zuge

zu reisen, sofern er sein Billet ohne Verzug dem Stationsvorsteher vorlegt und mit einem Vermerk über die verlängerte Giltigkeit versehen lässt.

Eine Verlängerung der für Retourbillets, sowie für Billets zu Rundreisen und Vergnügungszügen festgesetzten Frist wird hierdurch nicht herbeigeführt.

§ 17.

Verhalten auf den Zwischenstationen. Oeffnen und Schliessen der Wagenthüren.

Bei Ankunft auf einer Station wird der Name derselben, die Dauer des für sie bestimmten Aufenthaltes, sowie der etwa stattfindende Wagenwechsel ausgerufen. Sobald der Wagenzug stillsteht, werden nach der zum Aussteigen bestimmten Seite die Thüren derjenigen Wagen geöffnet, welche für die bis zu dieser Station Reisenden bestimmt sind. Die Thüren der übrigen Wagen werden nur auf Verlangen geöffnet.

Wer an den Zwischenstationen seinen Platz verlässt, ohne denselben zu belegen, muss sich, wenn derselbe inzwischen anderweitig besetzt ist, mit einem andern Platze begnügen.

§ 18.

Aussergewöhnliches Anhalten auf freier Bahn.

Sollte wegen eingetretener Hindernisse ausserhalb einer Station längere Zeit angehalten werden müssen, so ist ein Aussteigen der Reisenden nur dann gestattet, wenn der Zugführer die ausdrückliche Bewilligung dazu ertheilt. Die Reisenden müssen sich dann sofort von dem Bahngeleise entfernen, auch auf das erste Zeichen mit der Dampfpfeife ihre Plätze wieder einnehmen.

Das Zeichen zur Weiterfahrt wird durch ein dreimaliges Ertönen der Dampfpfeife gegeben. Wer beim dritten Ertönen der Dampfpfeife noch nicht wieder eingestiegen ist, geht des Anspruches auf die Mitreise verlustig.

§ 19.

Verhalten während der Fahrt beim Ein- und Aussteigen.

Während der Fahrt darf sich Niemand seitwärts aus dem Wagen biegen, gegen die Thüre anlehnen oder auf die Sitze treten.

Auf Verlangen auch nur eines Reisenden müssen die Fenster auf der Windseite geschlossen werden.

Die Reisenden dürfen zum Ein- und Aussteigen die Wagenthüren nicht selbst öffnen; sie müssen vielmehr das Oeffnen dem Dienstpersonal überlassen, und dürfen nicht ein- und aussteigen, bevor der Zug völlig still steht.



Jeder Reisende muss sich entfernt von den Fahrgeleisen und Maschinen halten, und Niemand darf den Bahnhof in einer anderen als der angewiesenen Richtung verlassen

§ 20.

Beschädigung der Wagen.

Für Zertrümmern von Fenstern besteht eine Entschädigungstaxe, und werden die darin festgesetzten Beträge durch das Dienstpersonal von dem Schuldigen sofort eingezogen. Dieser darf jedoch Vorzeigung der Taxe verlangen. Auch ist die Eisenbahnverwaltung befugt, für Beschmutzen des Innern der Wagen, Zerreissen der Gardinen u. s. w. eine Entschädigung zu fordern und von dem Schuldigen sofort einziehen zu lassen.

§ 21.

Verspätung der Züge. Unterbrechung der Fahrt.

Verspätete Abfahrt oder Ankunft der Züge begründen keinen Anspruch gegen die Eisenbahnverwaltung.

Eine ausgefallene oder unterbrochene Fahrt berechtigt nur zur Rückforderung des für die nicht durchfahrene Strecke gezahlten Fahrgeldes.

Wird jedoch in Folge einer nicht durch höhere Gewalt herbeigeführten Verspätung der Ankunft eines Zuges der Anschluss an einen anderen Zug versäumt, so ist dem mit durchgehenden Billets versehenen Reisenden nach erbrachtem Nachweise, dass er mit dem nächsten zurückführenden Zuge ununterbrochen zur Abgangsstation zurückgekehrt ist, der bezahlte Preis für die Hinreise, sowie der Preis der Rückreise in der auf der ersteren benutzten Wagenclasse zu erstatten.

Der Reisende ist jedoch zur Wahrung des diesfallsigen Anspruchs verpflichtet, denselben unter Vorlegung seines Fahrbillets sogleich nach Ankunft der vespäteten Zuges dem Stationsvorsteher anzumelden. Letzterer hat hierüber, der Stationsvorsteher der Abgangsstation über die Zeit der Rückkunft eine Bescheinigung zu ertheilen.

Wenn Elementarereignisse oder andere Hindernisse die Fahrt auf einer Strecke der Bahn unzulässig machen, so muss für die Weiterbeförderung bis zur fahrbahren Strecke mittelst anderer Fahrgelegenheiten nach Thunlichkeit so lange gesorgt werden, bis für jeden einzelnen Fall eine besondere Anordnung getroffen sein wird. Die Reisenden können jedoch nicht verlangen, dass die Weiterbeförderung mittelst anderer Fahrgelegenheiten um die für die Fahrt auf der Eisenbahn erlegten Gebühren von letzterer besorgt werde.

Betriebsstörungen und Zugverspätungen sind auf den Stationen durch Anschlag an einer dem Publicum leicht zugänglichen Stelle in deutlich erkennbarer Weise sofort bekanntzumachen.

§ 22.

Mitnahme von Hunden etc. Tabakrauchen. Mitnahme feuergefährlicher Gegenstände.

Hunde und andere Thiere dürfen in den Personenwagen nicht mitgeführt werden. Ausgenommen hiervon sind jedoch kleine Hunde, welche auf dem Schosse getragen werden, sofern gegen deren Mitnahme von den Mitreisenden desselben Coupés Einspruch nicht erhoben wird.

Das Tabakrauchen ist in allen Wagenclassen gestattet; in der ersten Wagenclasse jedoch nur unter Zustimmung aller in demselben Coupé Mitreisenden, insofern nicht besondere Rauchcoupés dieser Classe im Zuge vorhanden sind. In jedem Personenzuge müssen Coupés zweiter und wo thunlich auch dritter Classe für Nichtraucher vorhanden sein. Die Tabakspfeifen müssen mit Deckeln versehen sein.

Feuergefährliche Gegenstände, sowie alles Gepäck, welches Flüssigkeiten und andere Gegenstände enthält, die auf irgend eine Weise Schaden verursachen können, insbesondere geladene Gewehre, Schiesspulver, leicht entzündbare Präparate und andere Sachen gleicher Eigenschaft dürfen in den Personenwagen nicht mitgenommen werden. Das Eisenbahndienstpersonal ist berechtigt, sich in dieser Beziehung die nöthige Ueberzeugung zu verschaffen. Der Zuwiderhandelnde haftet für allen aus der Uebertretung des obigen Verbots an dem fremden Gepäck oder sonst entstehenden Schaden und verfällt ausserdem in die durch das Bahnpolizeireglement bestimmte Strafe.

Jägern und im öffentlichen Dienste stehenden Personen ist jedoch die Mitführung von Handmunition gestattet.

Der Lauf eines mitgeführten Gewehres muss nach oben gehalten werden.

§ 23.

Ausschluss trunkener oder renitenter Personen von der Fahrt.

Wer die vorgeschriebene Ordnung nicht beobachtet, sich den Anordnungen des Dienstpersonals nicht fügt oder sich unanständig benimmt, wird ohne Anspruch auf den Ersatz des bezahlten Fahrgeldes von der Mit- und Weiterreise ausgeschlossen. Namentlich dürfen trunkene Personen zum Mitfahren und zum Aufenthalte in den Wartesälen nicht zugelassen und müssen ausgewiesen werden, wenn sie unbemerkt dazu gelangten.

Erfolgt die Ausweisung unterwegs, oder werden die betreffenden Personen zurückgewiesen, nachdem sie ihr Gepäck bereits der Expedition übergeben haben, so haben sie keinen Anspruch darauf, dass ihnen dasselbe anderswo, als auf der Station, wohin es expedirt, wieder verabfolgt wird.

b) Beförderung des Reisegepäckes.

§ 24.

Begriff des Reisegepäckes.

Als Reisegepäck wird in der Regel nur, was der Reisende zu seinem und seiner Angehörigen Reisebedürfnisse mit sich führt, namentlich Koffer, Mantel- und Reisesäcke, Hutschachteln, kleine Kisten und dergleichen befördert; grössere kaufmännisch verpackte Kisten, Tonnen, sowie andere nicht zu den Reisebedürfnissen zu rechnende Gegenstände können ausnahmsweise zugelassen werden. Gegenstände, welche von der Beförderung als Frachtgut, sowie nach § 22, Alinea 3 von der Mitnahme in die Personenwagen ausgeschlossen sind, dürfen auch als Reisegepäck nicht aufgegeben werden, bei Vermeidung der im § 48 festgesetzten Folgen.

§ 25.

Art der Verpackung. Entfernung älterer Post- und Eisenbahnzeichen.

Reisegepäck, welches nicht sicher und dauerhaft verpackt ist, kann zurückgewiesen werden. Die Gepäckstücke müssen von älteren Post- und Eisenbahnzeichen befreit sein. Ist dies nicht der Fall und findet in Folge dessen eine Verschleppung des Gepäckes statt, so kommt die Eisenbahn für den daraus erwachsenen Schaden nicht auf.

§ 26.

Einlieferung des Gepäckes.

Die Mitnahme des Gepäckes, welches nicht spätestens 15 Minuten vor Abgang des Zuges unter Vorzeigung des Fahrbillets in die Gepäckexpedition eingeliefert ist, kann nicht beansprucht werden.

Wird ausnahmsweise und unter Vorbehalt späterer Expedirung in dringenden Fällen Gepäck auch unexpedirt mitgenommen, so wird solches bis zum Zeitpunkte der Expedirung als zum Transport aufgegeben nicht angesehen.

Dasselbe gilt für die Annahme von Reisegepäck auf Haltestellen.

Die Gepäckfracht muss sofort, bei Vermeidung des Nachtheiles, dass die Beförderung unterbleibt, berichtigt werden.

§ 27.

Mitnahme von Handgepäck.

Kleine, leicht tragbare Gegenstände können, wenn die Mitreisenden dadurch nicht belästigt werden, von den Reisenden in den Wagen mitgeführt werden, sofern Zoll- und Steuervorschriften solches gestatten. Für solche in den Wagen mitgenommene Gegenstände werden Gepäckscheine nicht ausgegeben; sie sind von den Reisenden selbst zu beaufsichtigen.

Unter denselben Voraussetzungen ist Reisenden IV. Classe auch die Mitführung von Handwerkszeug, Tornistern, Tragelasten in Körben, Säcken, Kiepen etc. und anderen Gegenständen, welche Fussgänger bei sich führen, nach Entscheidung des Stationsvorstandes gestattet.

§ 28.

Gepäckscheine und Auslieferung des Gepäckes.

Gegen Einlieferung des Gepäckes, wobei die Vorzeigung des Fahrbillets verlangt werden kann, erhält der Reisende einen Gepäckschein. Dem Inhaber dieses Scheines, dessen Legitimation die Verwaltung zu prüfen nicht verpflichtet ist, wird das Gepäck nur gegen Rückgabe des Scheines, welche die Bahnverwaltung von jedem weiteren Anspruche befreit, ausgeliefert.

Der Inhaber des Gepäckscheines ist berechtigt, nach Ankunft des Zuges, zu welchem das Gepäck zum Transport aufgegeben ist, am Bestimmungsorte die sofortige Auslieferung des Gepäckes nach Ablauf der zur ordnungsmässigen Ausladung und Ausgabe, sowie zur etwaigen steueramtlichen Abfertigung erforderlichen Zeit im Locale der Gepäckexpedition zu verlangen. Will derselbe die sofortige Auslieferung des Gepäckes nicht erwarten, so kann er dasselbe innerhalb 24 Stunden nach dessen Ankunft in bestimmten Expeditionsstunden gegen Rückgabe des Scheines in der Gepäckexpedition abfordern oder abfordern lassen. Wird das Gepäck innerhalb 24 Stunden nicht abgeholt, so ist für dasselbe das vorgeschriebene Lagergeld zu entrichten.

In Ermangelung des Gepäckscheines ist die Verwaltung zur Aushändigung des Gepäckes nur nach vollständigem Nachweise der Empfangsberechtigung gegen Ausstellung eines Reverses und nach Umständen gegen Sicherheit verpflichtet.

In der Regel soll das Gepäck nur auf der Station verabfolgt werden, wohin es aufgenommen ist. Insoferne Zeit und Umstände, sowie Zoll- und Steuervorschriften dies gestatten, kann jedoch auf Verlangen des Reisenden das Gepäck auch auf einer vorliegenden Station zurückgegeben werden. In einem solchen Falle hat der Reisende bei der Auslieferung des Gepäckes den Gepäckschein zurückzustellen und das Fahrbillet vorzuzeigen.

§ 29.

Haftpflicht der Eisenbahn für Reisegepäck.

Die Eisenbahn haftet von dem Zeitpunkte der Aushändigung des Gepäckscheines ab für die richtige und unbeschädigte Ablieferung der Gepäckstücke, und zwar im Allgemeinen nach den im Abschnitte III (Beförderung von Gütern) enthaltenen Bedingungen und Abreden, soweit



solche auf die Beförderung von Reisegepäck anwendbar sind, insbesondere aber nach folgenden Grundsätzen:

a) Ist von dem Reisenden ein höherer Werth nicht declarirt, so wird im Falle des Verlustes oder der Beschädigung der wirklich erlittene Schaden vergütet; dieser kann jedoch in einem höheren Betrage als mit sechs Gulden Silber für jedes Kilogramm nach Abzug des Gewichtes des unversehrten Inhaltes des blos beschädigten Gepäckstückes nicht beansprucht werden.

b) Ist von dem Reisenden ein höherer Werth declarirt, so wird mit der Gepäckfracht ein Frachtzuschlag erhoben, welcher für jede, wenn auch nur angefangenen 150 Kilometer, die das Gepäck von der Absende- bis zur Bestimmungsstation zu durchlaufen hat, im Minimum 10 kr. beträgt und 2 pro Mille der ganzen declarirten Summe nicht übersteigen darf.

Die Werthdeclaration hat nur dann eine rechtsverbindliche Wirkung, wenn sie von der Expedition der Abgangsstation im Gepäckscheine eingeschrieben ist.

c) Die Verwaltung ist von jeder Verantwortlichkeit für den Verlust von Reisegepäck frei, wenn es nicht innerhalb acht Tagen nach Ankunft des Zuges (§ 28) auf der Bestimmungsstation abgefordert wird.

Der Reisende, welchem das Gepäck nicht überliefert werden würde, kann verlangen, dass ihm auf dem Gepäckscheine Tag und Stunde der geschehenen Abforderung des Gepäckes von der Gepäckexpedition bescheinigt werde.

Für den Verlust und die Beschädigung von Reisegepäck, welches von dem Reisenden nicht zum Transporte aufgegeben worden ist, insbesondere für den Verlust und die Beschädigung der in den Wagen mitgenommenen Gegenstände (§§ 26, 27) wird nur Gewähr geleistet, wenn ein Verschulden der Bahnverwaltung oder ihrer Leute nachgewiesen ist.

§ 30.

In Verlust gerathene Gepäckstücke.

Fehlende Gepäckstücke werden erst nach Ablauf von drei Tagen nach der Ankunft des Zuges, zu welchem dieselben aufgegeben sind, auf der Bestimmungsstation des Reisenden als in Verlust gerathen betrachtet, und ist der Reisende erst dann befugt, mit Ausschluss aller weiteren Entschädigungsansprüche desselben die Zahlung der im § 29 bestimmten Garantiesumme zu fordern.

Falls das verloren gegangene Gepäckstück später gefunden wird, ist hiervon der Reisende, sofern sein Aufenthalt zu ermitteln ist, ungeachtet der Empfangnahme der Entschädigung zu benachrichtigen, und kann derselbe innerhalb vier Wochen nach erhaltener Nachricht verlangen, dass

ihm das Gepäckstück gegen Rückerstattung des für den Verlust erhaltenen Schadenersatzes, und zwar nach seiner Wahl entweder am Bestimmungsorte oder frachtfrei am Aufgabeorte verabfolgt werde.

§ 31.

Haftpflicht der Eisenbahn für versäumte Lieferungszeit.

Die Haftpflicht der Eisenbahn für Versäumung der Lieferungszeit (§ 28) richtet sich nach folgenden Bestimmungen:

1. Der für Versäumung der Lieferungszeit zu leistende Ersatz des nachzuweisenden Schadens, sobald solcher überhaupt eintritt, kann nur im Betrage von 10 kr. für jedes Kilogramm des ausgebliebenen Gepäckes und jeden angefangenen Tag der Versäumniss bis dahin, dass das Gepäck als in Verlust gerathen anzusehen ist (§ 30), beansprucht werden. Will der Reisende die Höhe des wegen verspäteter Lieferung zu leistenden Schadenersatzes als die Höhe des Interesses an der rechtzeitigen Lieferung sich sichern, so hat er die diesfallsige Erklärung mindestens $^1/_2$ Stunde vor Abgang des Zuges, mit welchem die Beförderung geschehen soll und nach den Betriebsvorschriften geschehen kann, in der Gepäckexpedition abzugeben. Sie hat nur dann rechtsverbindliche Wirkung, wenn sie von dieser im Gepäckscheine vermerkt ist. Die hiefür zu entrichtende Vergütung darf 2 pro Mille der angegebenen Interessesumme für jede angefangenen 150 Kilometer, welche das Gepäck von der Absende- bis zur Bestimmungsstation zu durchlaufen hat, mit einem Minimalbetrage von 50 kr. und unter Abrundung der zu entrichtenden Beträge auf ganze Kreuzer nicht übersteigen. Dagegen wird den Reisenden als Schadenersatz für die verspätete Lieferung derjenige Betrag desselben von der Eisenbahn geleistet, welcher innerhalb des declarirten Betrages nachgewiesen werden kann.

2. Die Eisenbahn ist von der Haftung für den Schaden, welcher durch Versäumung der Lieferungszeit entstanden ist, befreit, sofern sie beweist, dass sie die Verspätung durch Anwendung der Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers nicht habe abwenden können.

§ 32.

Gepäckträger.

Auf denjenigen Stationen, wo sich Gepäckträger befinden, können die Reisenden sich derselben, jedoch ohne Verantwortlichkeit der Verwaltung für den von der Eisenbahn nicht übernommenen Transport des Gepäckes nach und von den Localen der Gepäckexpeditionen, bedienen. Die Gepäckträger sind durch die Dienstabzeichen erkennbar und mit einer gedruckten Dienstanweisung versehen, welche sie, sowie die gedruckte Gebührentaxe, im Dienste bei sich führen und auf Verlangen vorzeigen

müssen. Sie haben eine mit der Nummer des Gepäckträgers versehene Marke bei Empfangnahme des Gepäckscheines zu verabfolgen.

Auf grösseren Stationen müssen Einrichtungen bestehen, welche es dem Reisenden ermöglichen, sein Gepäck ohne Verantwortlichkeit der Verwaltung einem Bahnbediensteten (Portier) gegen eine festgesetzte Gebühr zur vorübergehenden Aufbewahrung zu übergeben.

§ 33.

Zurückgelassene Gegenstände.

Alle im örtlichen Bezirke der Bahnverwaltung oder in den Wagen zurückgelassenen, an die Eisenbahn abgelieferten Gegenstände werden mindestens drei Monate lang aufbewahrt. Erst nach Ablauf dieser Frist wird mit denselben nach Massgabe der bei den einzelnen Bahnen darüber bestehenden Bestimmungen verfahren.

Gegenstände, welche dem Verderben ausgesetzt sind, können bestmöglichst verkauft werden, sobald deren Verderben zu befürchten steht, und wird in diesem Falle der Erlös bis zum Ablauf der festgesetzten Frist zur Disposition des Berechtigten gehalten.

Im Uebrigen unterliegen dergleichen gefundene Gegenstände der in den gesetzlichen Vorschriften vorgezeichneten Behandlung.

c) Beförderung von Leichen.

§ 34.

Beförderungsbedingungen.

Der Transport einer Leiche muss, wenn er von der Ausgangsstation des Zuges erfolgen soll, wenigstens sechs Stunden, auf einer Zwischenstation wenigstens zwölf Stunden vorher angemeldet werden.

Die Leiche muss in einem Sarge luftdicht eingeschlossen, und dieser von einer hölzernen Kiste umgeben sein. Der Transport kann auch im Leichenwagen stattfinden.

Der Leiche muss ein Begleiter beigegeben werden, welcher ein Fahrbillet zu lösen hat.

Bei der Aufgabe muss der vorschriftsmässige Leichenpass beigebracht werden, welchen die Eisenbahn übernimmt und bei Ablieferung der Leiche zurückstellt. Die tarifmässigen Transportgebühren müssen bei der Aufgabe entrichtet werden.

Wer unter falscher Declaration Leichen zur Beförderung bringt, hat ausser der Nachzahlung der verkürzten Fracht vom Abgangs- bis zum Bestimmungsorte das Vierfache dieser Frachtgebühr als Conventionalstrafe zu entrichten.

Innerhalb sechs Stunden nach Ankunft des Zuges auf der Bestimmungsstation muss die Leiche abgeholt werden, widrigenfalls sie nach der Verfügung der Ortsobrigkeit beigesetzt wird.

d) Beförderung von Equipagen und anderen Fahrzeugen.

§ 35.

Annahme und Beförderung. Einlieferungszeit.

Equipagen und andere Fahrzeuge werden nur auf und nach den zu deren Annahme bestimmten Stationen zur Beförderung angenommen. Sie müssen zwei Stunden vor Abgang des Zuges angemeldet und spätestens eine Stunde vorher zur Expedition aufgeliefert werden. Auf Zwischenstationen kann auf eine sichere Beförderung derselben mit dem vom Versender gewünschten Zuge nur dann gerechnet werden, wenn sie 24 Stunden vorher angemeldet worden.

Equipagen und andere Fahrzeuge mit den Eil- und Schnellzügen zu befördern, ist die Eisenbahn nicht gehalten.

Die Reisenden dürfen während der Fahrt nicht in ihren Equipagen bleiben.

§ 36.

Auslieferung.

Nach Ankunft auf der Bestimmungsstation wird gegen Rückgabe der etwa ertheilten Quittung die Equipage oder das Fahrzeug ausgeliefert und muss spätestens innerhalb 2 Stunden abgeholt werden, wenn die Ankunft bis Abends 6 Uhr erfolgt. Trifft dagegen der Zug auf der Bestimmungsstation erst später ein, so läuft diese Frist erst von Morgens 6 Uhr des folgenden Tages an. Für jede Stunde längeren Verweilens ist die Verwaltung ein Standgeld zu fordern berechtigt.

§ 37.

Belassung von Reisegepäck in den Equipagen.

Den Begleitern der Equipagen und Fahrzeuge steht es frei, Reisegepäck (§ 24) in denselben zu belassen, sofern nicht Zoll- und Steuervorschriften entgegenstehen (siehe § 38).

§ 38.

Haftpflicht der Eisenbahn für Fahrzeuge.

Die Eisenbahn haftet für die beförderten Equipagen und Fahrzeuge nach den für den Güterverkehr geltenden Bedingungen und Abreden, soweit sie auf den Gegenstand anwendbar sind. Sie haftet aber nicht für denjenigen Schaden, welcher aus der Gefahr entstanden ist, deren Ab-



wendung durch die von ihr vorgeschriebene oder von dem Versender freiwillig übernommene Begleitung bezweckt wird.

Dabei gilt als bedungen, dass bei Verfolgung von Entschädigungsansprüchen für Verlust oder Beschädigung der der Schadensberechnung nach den geltenden gesetzlichen Bestimmungen zu Grunde zu legende Werth den vom Aufgeber declarirten Werth nicht übersteigen soll.

Eine solche Werthangabe ist nur für die Equipage oder für das Fahrzeug selbst, nicht für die darin befindlichen Gegenstände (§ 37) zulässig.

In Bezug auf letztere haftet die Eisenbahn nicht für den Schaden, welcher aus der Gefahr entstanden ist, deren Abwendung durch die Begleitung bezweckt wird, für Schäden anderer Art aber nur, wenn ein Verschulden der Bahnverwaltung oder ihrer Leute nachgewiesen ist.

Ist Werthangabe gewählt, so wird der im Tarif angegebene Transportpreis der Equipage oder des Fahrzeuges um einen bestimmten Satz erhöht. Dieser Satz darf 1 pro Mille der für jedes Fahrzeug declarirten ganzen Summe für jede angefangenen 150 Kilometer der ganzen Transportstrecke mit einem Minimalbetrage von 5 kr. und Abrundung des zu entrichtenden Betrages auf ganze Kreuzer nicht übersteigen. Ist Werthangabe nicht erfolgt, so gilt als bedungen, dass der nach den gesetzlichen Bestimmungen zu ermittelnde und zu ersetzende Werth jedes Fahrzeuges, einschliesslich der darin befindlichen Gegenstände, weder in Verlust- noch in Beschädigungsfällen den Betrag von 450 Gulden Silber übersteigen soll.

Die Angabe eines höheren Werthes als 450 Gulden für eine unter Begleitung versendete Equipage hat nur dann eine rechtsverbindliche Wirkung, wenn sie von der Expedition der Abgangsstation im Transportscheine vermerkt ist; die Angabe eines höheren Werthes der ohne Begleitung versendeten Equipagen erfolgt nach den für Frachtgüter gegebenen Vorschriften (§ 68).

§ 39.

Lieferungszeit.

Der Transport begleiteter Equipagen und anderer Fahrzeuge, welche mit den Personenzügen befördert werden, geschieht mit dem Zuge bis zur Bestimmungsstation, zu welchem sie aufgegeben sind; sofern sie aber unterwegs aus einem Zuge in einen andern übergehen müssen, brauchen sie erst mit dem nächstfolgenden Personenzuge einzutreffen.

Die Lieferungszeit für alle anderen Equipagen und Fahrzeuge ist die für gewöhnliches Gut vorgesehene.

Die Haftpflicht für den durch Versäumung dieser Lieferfrist entstandenen Schaden erstreckt sich der Regel nach nicht weiter, als auf Zahlung von höchstens 15 Gulden für jede ausgebliebene Equipage und

jeden angefangenen Tag der Versäumniss. Die Declaration eines höheren Interesses der rechtzeitigen Lieferung begleiteter Equipagen und anderer Fahrzeuge hat nur dann eine rechtsverbindliche Wirkung, wenn sie von der Expedition der Abgangsstation im Transportscheine vermerkt ist; für Equipagen ohne Begleitung erfolgt die Declaration nach den für Frachtgüter gegebenen Vorschriften.

In beiden Fällen wird ein Frachtzuschlag erhoben, welcher für jede 7·5 Kilometer und für jede angefangenen dreissig Gulden der ganzen declarirten Summe $^1/_4$ kr. unter Abrundung auf ganze Kreuzer mit einem Minimalsatze von 15 kr. nicht übersteigen darf.

e) Beförderung von lebenden Thieren.

§ 40.

Annahme. Ein- und Ausladen. Ausschliessung kranker und wilder Thiere.

Lebende Thiere werden nur auf und nach den zu deren Annahme bestimmten Stationen zur Beförderung angenommen Der Absender, beziehungsweise Empfänger muss das Ein- und Ausladen in die Wagen und aus denselben, sowie die zur Befestigung der Thiere erforderlichen Mittel und das Anbinden selbst besorgen oder besorgen lassen, sich auch von der sicheren Anlegung der Thiere selbst überzeugen.

Kranke Thiere werden zur Beförderung nicht angenommen. Inwiefern der Transport von Thieren wegen der Gefahr einer Verschleppung von Seuchen ausgeschlossen ist, richtet sich nach den bestehenden Sanitätsvorschriften.

Zum Transport wilder Thiere ist die Eisenbahn nicht verpflichtet.

Bei der Beförderung anderer lebender Thiere ist die Eisenbahnverwaltung Begleitung zu fordern berechtigt. Die Begleiter haben — sofern der Stationsvorstand nicht Ausnahmen zulässt — ihren Platz in den betreffenden Viehwagen zu nehmen und die Beaufsichtigung des Viehes während des Transportes zu bewirken. Bei kleinem Vieh, insbesondere Geflügel, wenn es in tragbaren, gehörig verschlossenen Käfigen (luftigen und hinlänglich geräumigen Behältern) aufgegeben wird, bedarf es der Begleitung nicht.

§ 41.

Beförderung von Hunden.

Die Beförderung der Hunde geschieht in abgesonderten Behältnissen.

Der Transportpreis muss bei der Aufgabe des Hundes gegen Lösung eines Scheines bezahlt werden, gegen dessen Zurücklieferung nach beendigter Fahrt der Hund verabfolgt wird. Hunde, welche nach Ankunft auf der Bestimmungsstation nicht sofort abgeholt werden, zu verwahren,

ist die Verwaltung nicht verpflichtet. Diese Bestimmungen finden jedoch nur auf solche Hunde Anwendung, welche als Begleiter von Passagieren mit Personenzügen befördert werden, andernfalls gelten für die Beförderung von Hunden ebenfalls die allgemeinen Vorschriften der §§ 40 und 43.

§ 42.

Beförderung von Pferden.

Mit welchen Zügen und in welcher Zahl die Beförderung von Pferden stattfindet, hängt von dem Ermessen der Eisenbahn ab.

Die Pferde müssen wenigstens Eine Stunde vor Abgang der Züge zur Einbringung in die Wagen bereit stehen. Wenn der Zug in der Nacht oder des Morgens früh vor 7 Uhr abgeht, müssen die Pferde bis 8 Uhr Abends angemeldet werden.

Auf die Versendung von Zwischenstationen ab kann mit Sicherheit nur im Falle vorheriger Verständigung mit dem Stationsvorstande gerechnet werden.

Bei der Ankunft am Bestimmungsorte werden die Pferde gegen Rückgabe der etwa ausgestellten Beförderungsscheine ausgeliefert, das Abführen derselben muss spätestens Eine Stunde nach der Ankunft auf dem Bahnhofe geschehen.

Mit Ablauf dieser Frist ist, selbst wenn die Pferde im Freien auf dem Bahnhofe stehen bleiben, die Eisenbahnverwaltung ein Standgeld zu erheben berechtigt.

Der Fahrpreis der Pferde ist am Abgangsorte zu entrichten.

§ 43.

Beförderung von anderen Thieren.

Die Quantität der gleichzeitig zu befördernden sonstigen Thiere, sowie die Züge, mit welchen sie zu befördern, bestimmt die Eisenbahn. Namentlich hängt die Mitnahme einzelner Stücke davon ab, ob passlicher Raum vorhanden ist, und kann daher im Voraus nicht zugesichert werden.

Der Fahrpreis ist am Absendungsorte zu erlegen.

Im internen österreichisch-ungarischen Verkehre kann der Fahrpreis bei Aufgabe gegen Frachtbrief nach Wahl des Aufgebers auch an den Empfänger zur Zahlung überwiesen werden.

Die Thiere müssen zwei Stunden vor Abgang des Zuges auf den Bahnhof gebracht und, wenn der Zug in der Nachtzeit oder des Morgens vor 7 Uhr abgeht, bis 8 Uhr Abends vorher angemeldet werden. Bei der Ankunft an dem Bestimmungsorte werden die Thiere gegen Rückgabe der Beförderungsscheine ausgeliefert; das Ausladen und Abtreiben muss spätestens zwei Stunden nach Ankunft auf dem Bahnhofe geschehen.

Nach Ablauf dieser Frist ist die Eisenbahnverwaltung berechtigt, die Thiere auf Gefahr und Kosten des Versenders in Verpflegung zu geben oder ein Standgeld zu erheben, falls sie dem Vieh einen ferneren Aufenthalt auf dem Bahnhofe gestattet.

§ 44.

Haftpflicht der Eisenbahn für Thiere.

Die Haftpflicht der Eisenbahn für Verlust und Beschädigung zur Beförderung übernommener Hunde, Pferde und sonstiger lebender Thiere richtet sich nach den für den Güterverkehr im Abschnitte III enthaltenen Vertragsbedingungen, soweit solche auf den Transport von Thieren anwendbar sind.

Die Eisenbahn haftet aber nicht für den Schaden, welcher aus der mit dem Transporte der Thiere für dieselben verbundenen besonderen Gefahr entstanden ist; sie leistet daher insbesondere keinen Ersatz, wenn der Verlust oder die Beschädigung durch Entspringen, Fallen, Stossen, Ersticken oder aus sonstigen Ursachen beim Einladen, Ausladen, während des Transportes oder beim Aufenthalte auf dem Bahnhofe entstanden ist. Auch haftet sie nicht für den Schaden, welcher aus der Gefahr entstanden ist, deren Abwendung durch die (§ 40) geforderte Begleitung bezweckt wird. Dahin sind alle Gefahren zu rechnen, welche nicht aus einer von der Eisenbahn zu vertretenden Beschädigung des zum Transporte benützten Fahrzeuges entstehen, namentlich auch diejenigen, welche durch gehörige Beaufsichtigung, Wartung und Fütterung der Thiere während des Transportes abgewendet werden können.

Tritt Ersatzpflicht ein, so bilden sowohl in Verlust- wie in Beschädigungsfällen der vom Aufgeber declarirte Werth, falls aber eine solche Werthangabe nicht erfolgt ist, die folgenden Beträge die Maximal-Entschädigungssätze:

300 fl. — kr. für ein Pferd,
100 fl. — kr. für ein Füllen bis zu einem Jahre,
150 fl. — kr. für einen Mastochsen,
100 fl. — kr. für ein Hauptrindvieh,
12 fl. 50 kr. für ein Kalb bis zu einem Jahre,
45 fl. — kr. für ein Mastschwein,
17 fl. 50 kr. für ein mageres Schwein,
5 fl. — kr. für ein Ferkel bis zu drei Monaten,
10 fl. — kr. für ein Schaf oder eine Ziege,
5 fl. — kr. für einen Hund,
50 fl. — kr. für 100 Kilogramm sonstiger Thiere.

Ist Werthangabe gewählt, so ist neben dem tarifmässigen Transportpreise ein Zuschlag zu bezahlen, welcher 1 pro Mille der ganzen declarirten



Summe für jede angefangenen 150 Kilometer der ganzen Transportstrecke mit einem Minimalbetrage von 5 kr. und Abrundung des zu entrichtenden Betrages auf ganze Kreuzer nicht übersteigen darf.

Die Angabe eines höheren Werthes hat nur dann eine rechtsverbindliche Wirkung, wenn sie entweder (nämlich in solchen Fällen, wo die Beförderung mittelst Frachtbriefes erfolgt), auf der Adressseite des Frachtbriefes an der dazu bestimmten Stelle durch den Versender mit Buchstaben eingetragen oder auf dem Transportscheine durch die Expedition der Abgangsstation vermerkt ist.

§ 45.

Lieferungszeit.

Die Lieferungszeit setzt sich aus Expeditions- und Transportfrist zusammen und darf nicht mehr betragen als:

1. an Expeditionsfrist 1 Tag,
2. an Transportfrist für je auch nur angefangene 300 Kilometer 1 Tag.

Sie beginnt mit der auf die Abstempelung des Frachtbriefes oder Aushändigung des Gepäcks- oder Beförderungsscheines folgenden Mitternacht und ist gewahrt, wenn innerhalb derselben des Vieh auf der Bestimmungsstation zur Abnahme bereitgestellt ist.

Der Lauf der Lieferungsfristen ruht für die Dauer des Aufenthaltes des Viehes auf den Tränkestationen.

Anmerkung: Im internen österreichisch-ungarischen Verkehre kann von der obersten Aufsichtsbehörde für den Uebergang von einer Bahn auf die andere, oder selbst auch für den Uebergang von einer Linie auf eine andere Linie derselben Bahnverwaltung ein Zuschlag an der Expeditionsfrist von höchstens 6 Stunden für jeden Uebergang bewilligt werden.

Der Lauf der Lieferungsfristen ruht auch für die Dauer der Verzögerung der Viehtransporte aus Anlass der ärztlichen Viehbeschau.

Im Uebrigen kommen für die Berechnung derselben, sowie auch für die Folgen versäumter Lieferungszeit die im Abschnitte III für Eilgut enthaltenen Bestimmungen zur Anwendung.

Anmerkung: Im internen österreichisch-ungarischen Verkehre gilt dies nur insoferne, als die Transporte zum Eilguttarife befördert werden; es werden daher die Bestimmungen des Abschnittes III für Eilgut oder Fracht in Anwendung gebracht, je nachdem das Vieh als Eilgut oder als Frachtgut zur Beförderung gelangt.

Die Auslieferung von Pferden und Hunden, welche mit Personenzügen befördert werden, kann jedoch in der, § 28, Alinea 2, für Gepäck bestimmten Frist verlangt werden. Die Declaration eines höheren Interesses an der rechtzeitigen Lieferung hat nur dann eine rechtsverbindliche Wirkung, wenn sie entweder (nämlich in Fällen, wo die Beförderung mittelst Frachtbriefes erfolgt) auf der Adressseite des Frachtbriefes an der dazu bestimmten Stelle durch den Versender mit Buchstaben eingetragen oder auf dem Transportscheine durch die Expedition der Abgangsstation vermerkt ist.

In beiden Fällen wird ein Frachtzuschlag erhoben, welcher für jede 7·5 Kilometer und für jede angefangenen 30 Gulden der ganzen declarirten Summe $^1/_{10}$ kr. unter Abrundung auf ganze Kreuzer mit einem Minimalsatze von 15 kr. nicht übersteigen darf.

III. Beförderung von Gütern.

§ 46.

Uebergang von Bahn zu Bahn.

Der Transport von Gütern erfolgt von und nach allen für den Güterverkehr eingerichteten Stationen, ohne dass es behufs des Ueberganges von einer Bahn auf die andere einer Vermittlungsadresse bedarf.

§ 47.

Uebernahme von Gütern.

Die Eisenbahn ist nicht verpflichtet, Gut zum Transporte zu übernehmen, welches nicht ordnungsmässig oder gar nicht verpackt ist, ungeachtet seine Natur eine Verpackung zum Schutze gegen Verlust oder Beschädigung auf dem Transporte erfordert. Dergleichen Gut kann ausnahmsweise befördert werden, wenn der Absender das Fehlen oder die Mängel der Verpackung durch eine mit seiner Unterschrift versehene, auf dem Frachtbriefe zu wiederholende Erklärung anerkennt. In dieser Erklärung sind die einzelnen Colli zu specificiren und zu beschreiben.

Für die von dem Versender hinsichtlich des Fehlens oder des mangelhaften Zustandes der Verpackung abzugebende Erklärung ist der Wortlaut durch ein Formular vorgeschrieben (cfr. Anlage *A*), welches in den Expeditionen bereitgehalten wird.

Die sorgfältig und deutlich zu gebenden äusseren Bezeichnungen der einzelnen Colli müssen mit den diesfallsigen Angaben im Frachtbriefe (cfr. § 50, Nr. 3) genau übereinstimmen.

Auch ist die Eisenbahn zu verlangen berechtigt, dass seitens der Versender Stückgüter mit der Bezeichnung der Bestimmungsstation in



dauerhafter Weise versehen sind, sofern deren Beschaffenheit dies ohne besondere Schwierigkeiten gestattet.

§ 48.

Von der Beförderung ausgeschlossene oder nur bedingungsweise zugelassene Gegenstände.

A. Von der Beförderung sind ausgeschlossen:

1. Alle solche Güter, die — wegen ihres Gewichtes oder Umfanges, ihrer Form oder sonstigen Eigenschaft — nach den Einrichtungen und der Benutzungsweise der Bahn sich zum Transport nicht eignen;

2. die postzwangspflichtigen Gegenstände;

3. alle der Selbstentzündung oder Explosion unterworfenen Gegenstände, soweit nicht die Bestimmungen in Anlage *D* Anwendung finden, insbesondere:

a) Nitroglycerin (Sprengöl) als solches, sowie alle Nitroglycerinpräparate, deren Eisenbahntransport für Oesterreich und Ungarn nicht ausdrücklich durch eine specielle Verfügung gestattet ist;

b) nicht abtropfbare Gemische von Nitroglycerin mit pulverförmigen, an sich nicht explosiven Stoffen (Dynamit und ähnliche Präparate) in loser Masse, soferne nicht in Oesterreich und Ungarn eine besondere Bewilligung gegeben wird (wegen Dynamitpatronen vergleiche Anlage *D* Nr. I);

c) pikrinsaure Salze, sowie explosive Gemische, welche pikrinsaure und chlorsaure Salze enthalten;

d) Knallquecksilber (wegen Zündungen und Zündhütchen vergleiche Anlage *D* Nr. I und III), Knallsilber und Knallgold, sowie die damit dargestellten Präparate;

e) solche Präparate, welche Phosphor in Substanz beigemischt enthalten, namentlich Zündplättchen (amorces);

f) geladene Schusswaffen.

B. Bedingungsweise werden zur Beförderung zugelassen:

1. Die in Anlage *D* verzeichneten Gegenstände.

Für deren Annahme und Beförderung sind die daselbst getroffenen näheren Bestimmungen massgebend.

2. Gold- und Silberbarren, Platina, gemünztes und Papiergeld, geldwerthe Papiere, Documente, ferner Pretiosen, wie Edelsteine, echte Perlen u. dgl.

Unter welchen Bedingungen diese Gegenstände zur Beförderung angenommen werden, bestimmen die besonderen Vorschriften jeder Eisenbahn.

3. Gemälde und andere Kunstgegenstände, dann Antiquitäten.

Zur Uebernahme der Beförderung ist die Eisenbahnverwaltung nur dann verpflichtet, wenn in den Frachtbriefen keine Werthangabe enthalten ist.

4. Diejenigen Gegenstände, deren Verladung oder Transport nach dem Ermessen der übernehmenden Verwaltung aussergewöhnliche Schwierigkeiten verursacht.

Die Beförderung solcher Gegenstände kann von jedesmal zu vereinbarenden besonderen Bedingungen abhängig gemacht werden.

C. Wer Gegenstände der unter lit. *A* Nr. 3 dieses Paragraphen oder der in Anlage *D* erwähnten Art unter unrichtiger oder ungenauer Declaration zur Beförderung aufgiebt, oder die als Bedingung für deren Annahme vorgeschriebenen Sicherheitsmassregeln ausser Acht lässt, hat neben den durch Polizeiverordnungen oder durch das Strafgesetzbuch festgesetzten Strafen, auch wenn ein Schaden nicht geschehen ist, für jedes Kilogramm des Bruttogewichtes solcher Versandtstücke eine schon durch die Auflieferung verwirkte Conventionalstrafe von sechs Gulden zu erlegen und haftet ausserdem für allen etwa entstehenden Schaden.

§ 49.

Abschluss des Frachtvertrages.

Der Frachtvertrag wird durch die Ausstellung des Frachtbriefes seitens des Absenders und durch die zum Zeichen der Annahme erfolgende Aufdrückung des Expeditionsstempels seitens der Expedition der Absendestation geschlossen. Die Aufdrückung des Expeditionsstempels erfolgt ohne Verzug nach geschehener vollständiger Auflieferung des in demselben Frachtbriefe declarirten Gutes (cfr. § 55, Alinea 2). Mit diesem Zeitpunkte ist der Frachtvertrag als abgeschlossen zu betrachten und gilt die Uebergabe des Gutes als geschehen.

Anmerkung: Bei der Aufgabe in Oesterreich-Ungarn ist der Stempel der Expedition der Absendestation (den Fall der Einlagerung bis zur thunlichsten Verladung [§ 55] ausgenommen) ohne Verzug nach geschehener vollständiger Auflieferung in Gegenwart des Versenders oder dessen Bestellten und noch vor Ausfertigung des Aufgabsrecepisses dem Frachtbriefe aufzudrücken.

§ 50.

Frachtbriefe.

Jede Sendung muss von dem vorgeschriebenen gedruckten, von der Eisenbahnverwaltung gestempelten Frachtbriefe begleitet sein. Es gelten dafür folgende einzelne Bestimmungen:



1. Für die laut § 48, lit. *B* nur bedingungsweise zur Beförderung zugelassenen Gegenstände, sowie für die vom Versender und Empfänger auf- und abzuladenden Güter und für die unter Zoll- oder Steuercontrole stehenden Waaren sind besondere, andere Gegenstände nicht umfassende Frachtbriefe beizugeben.

Ferner dürfen nur solche Gegenstände in denselben Frachtbrief aufgenommen werden, welche nach ihrer Beschaffenheit ein Zusammenladen ohne Nachtheil gestatten.

Bei Aufgabe von Wagenladungen kann der Versender verpflichtet werden, für jeden Wagen einen eigenen Frachtbrief dem Gute beizugeben.

2. Der nach § 49 abgestempelte Frachtbrief gilt als Beweis über den Vertrag zwischen der Eisenbahnverwaltung und dem Absender; jedoch macht bei Gütern, deren Auf- und Abladen nach Bestimmung dieses Reglements, des Tarifes oder besonderer Vereinbarung mit dem Absender von diesem oder dem Empfänger besorgt wird, die Angabe des Gewichtes oder der Menge des Gutes in dem Frachtbriefe keinen Beweis gegen die Eisenbahn, sofern nicht die Verwiegung der Wagenladung oder der Güter, welche dieselbe bilden, erfolgt und die Stückzahl oder das Gewicht, letzteres durch den Wägestempel von der Abgangsstation, auf dem Frachtbriefe bescheinigt ist. Den Anträgen auf bahnseitige Feststellung der Stückzahl oder des Gewichtes der Stückzahl oder des Gewichtes der Güter in Wagenladungen muss die Eisenbahn gegen eine von der Aufsichtsbehörde festzusetzende Gebühr nachkommen, sofern die Güter vermöge ihrer Beschaffenheit eine derartige Feststellung ohne erheblichen Aufenthalt ermöglichen, beziehungsweise sofern die auf dem Bahnhofe vorhandenen Wägevorrichtungen dazu ausreichen.

Hat eine bahnseitige Feststellung der Stückzahl oder des Gewichtes nicht stattgefunden, so muss der Beweis über Gewicht und Menge auf andere Weise als durch Berufung auf den Frachtbrief erbracht werden.

Auf Verlangen des Absenders ist der Stempel der Expedition der Absendestation (§ 49), welcher für das Datum der Aufgabe des Gutes allein massgebend ist, in seiner Gegenwart dem Frachtbriefe aufzudrücken.

Anmerkung: Bei der Aufgabe in Oesterreich-Ungarn ist der Stempel der Expedition der Absendestation (den Fall der Einlagerung bis zur thunlichsten Verladung [§ 55] ausgenommen), ohne Verzug nach geschehener vollständiger Auflieferung in Gegenwart des Versenders oder dessen Bestellten und noch vor Ausfertigung des Aufgabsrecepisses dem Frachtbriefe aufzudrücken.

Die Annahme von Frachtbriefen, welche von den Bestimmungen dieses Reglements abweichende Vorschriften enthalten, kann verweigert

werden. Frachtbriefe, mit welchen das Gut vor der Aufgabe zur Eisenbahn durch andere Frachtführer befördert worden, werden auch als Beilagen zu den Eisenbahnfrachtbriefen nicht angenommen.

3. In dem Frachtbriefe sind Ort und Datum der Ausstellung anzugeben und die Güter nach Zeichen, Nummern, Anzahl, Verpackungsart, Inhalt und Bruttogewicht der Frachtstücke (Colli), die Güter aber, welche nach den besonderen Vorschriften der annehmenden Eisenbahn nicht nach Gewicht angenommen werden, nach dem Inhalte dieser Vorschriften deutlich und richtig zu bezeichnen.

Der Frachtbrief muss die Unterschrift des Absenders oder eine gedruckte, beziehungsweise gestempelte Zeichnung seines Namens, sowie die deutliche und genaue Bezeichnung des Empfängers und des Bestimmungsortes enthalten.

Führen vom Absendungs- nach dem Bestimmungsorte verschiedene Wege, so ist im Frachtbriefe neben der Adresse der Transportweg bestimmt anzugeben und muss dieser von Seiten der Bahn eingehalten werden. Fehlt die Angabe des Transportweges, so wählt die Versandtexpedition auf Gefahr des Absenders denjenigen Weg, der ihr in dessen Interesse am zweckmässigsten erscheint.

4. Der Versender bürgt für die Richtigkeit der Angaben des Frachtbriefes und trägt alle Folgen, welche aus unrichtigen, undeutlichen oder ungenauen Angaben im Frachtbriefe entspringen.

Die Eisenbahnexpedition ist befugt, die Uebereinstimmung des Frachtbriefes mit den betreffenden Gütern auch nach dem Inhalte in Gegenwart des Absenders oder Empfängers oder deren Bevollmächtigten, oder nöthigenfalls in Gegenwart von mindestens zwei Zeugen zu prüfen und verificiren zu lassen.

Bei unrichtiger Angabe des Gewichtes oder Inhaltes kann eine jede Eisenbahn ausser der Nachzahlung der etwa verkürzten Fracht vom Abgangs- bis zum Bestimmungsorte eine Conventionalstrafe nach Massgabe ihrer besonderen Vorschriften von dem Versender oder Empfänger erheben.

5. Wünscht der Absender eine Bescheinigung der erfolgten Uebergabe von Gütern an die Eisenbahn, so hat derselbe, sofern ihm die nach den besonderen Vorschriften einzelner Verwaltungen etwa gestattete Ausstellung eigener „Aufnahmsscheine" nicht genügt, zwei gleichlautende Exemplare des Frachtbriefes einzureichen, deren eines ihm von der Eisenbahnexpedition mit der Bezeichnung „Duplicat" vollzogen zurückgegeben wird.

Dieses Duplicat hat nicht die Wirkung des das Gut begleitenden Frachtbriefes oder eines Ladescheines.

6. Bei Versendung von Gütern nach Orten, welche an einer Eisenbahn nicht gelegen, oder nach Eisenbahnstationen, welche für den Güterverkehr nicht eingerichtet sind, soll der Versender wegen des Weitertransportes auf dem Frachtbriefe die Eisenbahnstation bezeichnen, von welcher der Adressat den Weitertransport zu besorgen hat (cfr. §§ 61 und 65).

7. Das Formular zum Frachtbriefe ist in den Anlagen *B* und *C* vorgeschrieben und auf allen Stationen zu den in den Tarifen angezeigten Preisen käuflich zu haben.

Frachtbriefe, welche nicht für Rechnung von Eisenbahnverwaltungen gedruckt sind, unterliegen behufs Feststellung ihrer Uebereinstimmung mit dem vorgeschriebenen Formulare der zuvorigen Stempelung seitens einer der Verwaltungen, in deren Bereich sie in Gebrauch genommen werden sollen, gegen eine im Tarife festgesetzte Gebühr. Diese Stempelung kann verweigert werden, sofern nicht gleichzeitig mindestens 100 Frachtbriefe zu diesem Zwecke vorgelegt werden.

Es ist gestattet, auf die Rückseite des Frachtbriefes ohne Beeinträchtigung des für die bahnseitige Behandlung desselben bestimmten Raumes die Firma des Ausstellers aufzudrücken.

8. An Orten, wo mehrere Verwaltungen Güterexpeditionen haben, sind die von der einen Verwaltung gestempelten Frachtbriefe auch von der andern als giltig anzuerkennen.

9. Die Ausstellung anderer Erklärungen und Urkunden als die des Frachtbriefes darf nicht gefordert werden, sofern nicht das Handelsgesetz oder dieses Reglement eine Ausnahme gestattet; ebenso dürfen die Frachtbriefe keine Erklärungen oder Vereinbarungen enthalten, die nicht durch das Handelsgesetz oder dieses Reglement für statthaft erklärt worden sind.

§ 51.

Zoll- und Steuervorschriften.

Der Absender ist verpflichtet, bei Gütern, welche vor der Ablieferung an den Empfänger einer zoll- oder steueramtlichen Behandlung unterliegen, die Eisenbahn in den Besitz der deshalb erforderlichen Begleitpapiere bei Uebergabe des Frachtbriefes zu setzen. Der Eisenbahn liegt eine Prüfung der Nothwendigkeit oder Richtigkeit oder Zulänglichkeit der Begleitpapiere nicht ob, und sie, beziehungsweise ihre Nachfolger im Transporte, sind für ein bei Annahme von Gut ohne Begleitpapiere oder mit unzulänglichen Papieren etwa vorgekommenes Verschulden nicht verantwortlich. Dagegen haftet der Absender der Eisenbahn für alle Strafen und Schäden, welche dieselbe wegen Unrichtigkeit und Unzulänglichkeit oder mangels der Begleitpapiere treffen.

Würde auf ausdrücklichen, im Frachtbriefe gestellten Antrag der Versender die Eisenbahn, wenn die vorschriftsmässigen Declarationen

und Legitimationspapiere beigefügt sind, die zoll- und steueramtliche Behandlung der Güter vermitteln und Eingangs-, Ausgangs- und Durchgangsabgaben, sowie andere öffentliche Abgaben und Gebühren, soweit sie vorschriftsmässig und nicht am Abgangs- oder Bestimmungsorte zu entrichten sind, vorschiessen, so übernimmt sie dadurch keine Verantwortlichkeit. Die Eisenbahn ist durch einen solchergestalt gestellten Antrag nicht verpflichtet, die Vermittlung zu übernehmen und ist befugt, dieselbe einem Spediteur zu übertragen, wenn keine Mittelsperson im Frachtbriefe genannt ist.

Sollte der Absender eine solche Abfertigung der Güter beantragt haben, wie sie in dem gegebenen Falle gesetzlich nicht zulässig ist, so wird angenommen, dass er damit einverstanden sei, wenn die Eisenbahn diejenige Abfertigung veranlasst, welche sie nach ihrem Ermessen für sein Interesse am vortheilhaftesten erachtet. Würde die Eisenbahn die mittelst Frachtbriefes an den Grenzen des betreffenden Zollgebietes ihr übergebenen Güter ohne von dem Versender extrahirte zollamtliche Begleitpapiere zur Beförderung an den Bestimmungsort oder an die für die Abgabe der Zolldeclaration zulässige Zollstelle übernehmen, so ist beziehungsweise Absender und Empfänger für alle Schäden und Nachtheile gegen die Eisenbahn verantwortlich und regresspflichtig, welche aus Unrichtigkeiten, Fehlern und Versaumnissen der Frachtbriefdeclaration des Versenders der Eisenbahn als Frachtführerin bei der ihr obliegenden Abgabe einer nach Massgabe der Declaration im Frachtbriefe auszufertigenden und zu vollziehenden Zolldeclaration erwachsen möchten.

Der Absender hat die zur zoll- und steueramtlichen Behandlung beigefügten Begleitpapiere auch im Frachtbriefe zu verzeichnen. Für Begleitpapiere, welche im Frachtbriefe nicht verzeichnet sind, wird von der Eisenbahn keine Haftung übernommen.

§ 52.

Berechnung der Frachtgelder.

Solange und soweit keine gemeinschaftlichen Frachttarife publicirt sind, wird die Fracht nach den aus den publicirten Tarifen der einzelnen Bahnen, beziehungsweise der Verbände zusammenzustossenden Beträgen berechnet. Ausser den in den Tarifen angegebenen Sätzen an Frachtvergütung und an Vergütung für besondere im Tarife vorgesehene Leistungen darf nichts erhoben werden. Baare Auslagen der Eisenbahnen (z. B. Transit-, Ein- und Ausgangsabgaben, Kosten für Ueberführung, nöthig werdende Reparaturskosten an den Gütern, welche diese in Folge ihrer eigenen äusseren oder inneren Beschaffenheit und Natur zur ihrer Erhaltung während des Transportes bedingen) sind zu ersetzen.



Wenn einzelne Eisenbahnen die Güter von der Behausung des Absenders abholen, aus Schiffen löschen lassen, sowie an die Behausung des Empfängers oder an irgend einen anderen Ort, z. B. nach Packhöfen, Lagerhäusern, Revisionsschuppen, in Schiffe u. s. w. bringen lassen, so sind auch die aus den Tarifen zu ersehenden Vergütungen hiefür zu entrichten.

Die Fracht wird nach Kilogramm, bei denjenigen Gütern aber, welche ohne Gewichtsermittlung übernommen werden, nach Massgabe der darüber in den Tarifen und besonderen Vorschriften der einzelnen Eisenbahnen enthaltenen Bestimmungen, nach Tragkraft der Wagen oder nach Rauminhalt oder Raummass berechnet. Die Ermittlung des Gewichtes geschieht entweder durch wirkliche Verwiegung auf den Bahnhöfen oder durch Berechnung nach den in den Tarifen angegebenen Normalsätzen. Bei Collogütern hat dieselbe stets auf der Aufgabestation stattzufinden. Sendungen unter 30 Kilogramm werden höchstens für 30 Kilogramm, das darüber hinausgehende Gewicht wird bei Collogütern mit 10 Kilogramm, bei Wagenladungsgütern mit 100 Kilogramm, steigend so berechnet, dass jede angefangenen, respective 10 und 100 Kilogramm für voll gelten. Durch diese Gewichtsberechnung soll jedoch die Erhebung der in den Tarifen einzelner Eisenbahnen vorgeschriebenen Minimalbeträge des Frachtgeldes nicht ausgeschlossen werden.

Dem Aufgeber wird überlassen, bei der Feststellung des Gewichtes gegenwärtig zu sein. Verlangt derselbe, nachdem diese Feststellung seitens der Eisenbahnverwaltung bereits erfolgt ist und vor der Verladung der Güter, eine anderweitige Ermittlung des Gewichtes in seiner oder seines Beauftragten Gegenwart, so ist die Eisenbahnverwaltung berechtigt, dafür ein im Tarife bestimmtes Wägegeld zu erheben. Dies Wägegeld kann jedoch nur von gewöhnlichem Frachtgute, auch dann erhoben werden, wenn ausnahmsweise der Versender das Gewicht im Frachtbriefe anzusetzen unterlassen hat und die Ergänzung des Frachtbriefes in dieser Beziehung der Eisenbahnverwaltung überlasst.

Alle in einem Frachtbriefe enthaltenen Gegenstände desselben Frachtsatzes bilden eine Abfertigungsposition zur Berechnung des Frachtgeldes.

Die zu erhebende Fracht wird mit ganzen Kreuzern abgerundet, so dass Bruchkreuzer für volle Kreuzer gerechnet werden.

Wenn nach den besonderen Vorschriften der einzelnen Eisenbahnen Güter von den Versendern selbst zu verladen sind, so dürfen die Versender die Wagen nur bis zu der an denselben vermerkten Tragfähigkeit beladen. Für Ueberladung kann die Eisenbahn, vorbehaltlich sonstiger Entschädigung, eine in den besonderen Vorschriften festzustellende Conventionalstrafe erheben.

§ 53.

Zahlung der Fracht.

Die Frachtgelder werden bei der Aufgabe des Gutes berichtigt oder auf den Empfänger zur Zahlung angewiesen. Bei Gütern, welche nach dem Ermessen der annehmenden Eisenbahn dem schnellen Verderben unterliegen oder die Fracht nicht sicher decken, kann eine sofortige Berichtigung der Frachtgebühren gefordert werden.

Unrichtige Anwendungen des Tarifes, sowie Fehler bei der Gebühren-berechnung sollen weder der Eisenbahn, noch dem zur Zahlung Verpflichteten zum Nachtheile gereichen. Zu viel erhobene Beträge sind dem Bezugsberechtigten thunlichst zu avisiren.

§ 54.

Nachnahme und Provision.

Die auf Gütern bei ihrer Aufgabe auf die Bahn haftenden Spesen, deren Specificirung verlangt werden darf, können nachgenommen werden.

Auch Vorschüsse auf den Werth des Gutes werden bis auf die Höhe von 150 Gulden unter denselben Bedingungen wie Spesennachnahmen zugelassen, wenn dieselben nach dem Ermessen des expedirenden Beamten durch den Werth des Gutes sicher gedeckt werden.

Für jede aufgegebene Nachnahme, gleichviel ob dieselbe verabfolgt oder in Folge anderweitiger Disposition ganz oder theilweise zurückgezogen ist, wird die durch den Tarif der Aufgabestation bestimmte Provision berechnet. Von den Eisenbahnen im Falle des Weitertransportes von einer Bahn auf die andere nachgenommene Frachtgelder sind jedoch provisionsfrei.

Für baare Auslagen (§ 52), welche ebenfalls nachgenommen werden können, darf die im Tarife der die baaren Auslagen vorschiessenden Eisenbahn bestimmte Provision für Nachnahme erhoben werden.

Als Bescheinigung über die Auflegung von Nachnahmen auf Güter dient in der Regel der abgestempelte Frachtbrief oder die anderweit gestattete Form der Bescheinigung über Aufgabe von Gütern (cfr. § 50, Nr. 5), jedoch werden auf Verlangen noch besondere Nachnahmescheine, und zwar gebührenfrei ertheilt.

Eingegangene Nachnahmen werden dem zum Empfange Berechtigten ohne Verzug avisirt und ausgezahlt.

§ 55.

Annahme der Güter.

Die Eisenbahn ist nicht verpflichtet, Güter zum Transporte eher anzunehmen, als bis die Beförderung geschehen kann, namentlich also



nicht, insofern die regelmässigen Transportmittel der Bahn zur Ausführung des nachgesuchten Transportes nicht genügen. Die Eisenbahn ist jedoch gehalten, die zugeführten Güter, soweit die disponiblen Räumlichkeiten zureichen, gegen Empfangsbescheinigung mit dem Vorbehalte deponiren zu lassen, dass die Annahme zum Transporte und die Aufdrückung des Expeditionsstempels auf den Frachtbrief (cfr. § 49) erst dann erfolgt, wenn die Verladung des Gutes möglich geworden ist. Der Aufgeber hat im Frachtbriefe sein Einverständniss zu erklären, dass die Sendung bis zur thunlichen Verladung eingelagert bleibe.

§ 56.

Auflieferung der Güter und Beförderung.

Das Gut muss in den festgesetzten Expeditionszeiten aufgeliefert, beziehungsweise von dem Absender verladen werden, und wird, je nach der Declaration des Absenders, in Eilfracht oder in gewöhnlicher Fracht befördert (§ 59).

An Sonn- und Festtagen wird gewöhnliches Frachtgut nicht angenommen und am Bestimmungsorte dem Adressaten nicht verabfolgt.

Eilgut wird auch an Sonn- und Festtagen, aber nur in der ein- für allemal bestimmten, durch Aushang in den Expeditionslocalen und beziehungsweise auch in einem Localblatte bekanntgemachten Tageszeit angenommen und ausgeliefert.

Eilgut muss mit einem auf rothem Papier gedruckten Frachtbriefe (Anlage *C*) aufgegeben werden und wird vorzugsweise und schleunig befördert. Gewöhnliches Frachtgut ist mit einem Frachtbriefe nach Anlage *B* aufzugeben.

In Ansehung der Zeit der Beförderung der Güter bildet die Reihenfolge der Auflieferung die Regel und darf kein Absender vor dem anderen ohne einen in den Einrichtungen der Bahn, in den Transportverhältnissen oder im öffentlichen Interesse liegenden Grund begünstigt werden. Zuwiderhandlungen begründen den Anspruch auf Ersatz des dadurch entstandenen Schadens.

Die Eisenbahnen sind verpflichtet, solche Einrichtungen zu treffen, dass die Reihenfolge der Güterverabfertigung constatirt werden kann.

Die Bestellung der Wagen für solche Güter, deren Verladung der Absender selbst besorgt, muss für einen bestimmten Tag nachgesucht und die Verladung in der von der Absendestation zu bestimmenden Frist vollendet werden.

Diese Frist wird durch Anschlag in den Güterexpeditionen und beziehungsweise auch durch Bekanntmachung in einem Localblatte zur allgemeinen Kenntniss gebracht.



§ 57.

Lieferungszeit. Berechnung derselben.

Jede Bahnverwaltung publicirt durch die Tarife für den Verkehr innerhalb ihres Bahngebietes Lieferungszeiten, welche sich aus Transport- und Expeditionsfristen zusammensetzen und die nachfolgenden Maximalansätze nicht überschreiten dürfen:

a) Für Eilgüter:

1. Expeditionsfrist . . . . 1 Tag,
2. Transportfrist für je auch nur angefangene 300 Kilometer 1 Tag.

b) Für Frachtgüter:

1. Expeditionsfrist . . . . 2 Tage,
2. Transportfrist bei einer Entfernung bis zu 100 Kilometer 1 Tag, bei grösseren Entfernungen für je auch nur angefangene weitere 200 Kilometer . . . . 1 Tag.

Wenn der Transport aus dem Bereiche einer Verwaltung in den Bereich einer anderen anschliessenden Verwaltung übergeht, so berechnen sich die Transportfristen aus der Gesammtentfernung zwischen der Aufgabe- und Bestimmungsstation, während die Expeditionsfristen ohne Rücksicht auf die Zahl der durch den Transport berührten Verwaltungsgebiete nur einmal zur Berechnung kommen.

Anmerkung: Im internen österreichisch-ungarischen Verkehre kann von der obersten Aufsichtsbehörde für den Uebergang von einer Bahn auf die andere, oder selbst auch für den Uebergang von einer Linie auf eine andere Linie derselben Bahnverwaltung ein Zuschlag an der Expeditionsfrist von höchstens sechs Stunden bei Eilgütern und von höchstens zwölf Stunden bei Frachtgütern für jeden Uebergang bewilligt werden. Für Uebergänge über Verbindungsbahnen in grösseren Orten und nicht überbrückte Flüsse (mittelst Trajectes) können von der obersten Aufsichtsbehörde noch weitere Zuschlagsfristen der betreffenden Verwaltung zugestanden werden.

Den Eisenbahnverwaltungen wird vorbehalten, für aussergewöhnliche Verkehrsverhältnisse mit oder vorbehaltlich der Genehmigung der Aufsichtsbehörde Zuschlagsfristen festzusetzen und zu publiciren.

Aus der Bekanntmachung muss zu ersehen sein, ob und durch welche Behörde die Genehmigung ertheilt, oder ob eine solche vorbehalten ist. Im letzteren Falle muss die nachträglich erfolgte Genehmigung innerhalb 8 Tagen durch eine besondere Bekanntmachung veröffentlicht werden. Die Festsetzung von Zuschlagsfristen ist wirkungslos, wenn die





nachträgliche Genehmigung von der Aufsichtsbehörde versagt, oder die ertheilte Genehmigung nicht rechtzeitig publicirt wird.

Die Lieferungszeit beginnt mit der auf die Abstempelung des Frachtbriefes (§§ 49 und 50) folgenden Mitternacht und ist gewahrt, wenn innerhalb derselben das Gut dem Empfänger oder derjenigen Person, an welche die Ablieferung giltig geschehen kann, an die Behausung oder an das Geschäftslocal zugeführt ist, oder, falls eine solche Zuführung nicht zugesagt oder ausdrücklich verbeten ist (§ 59), wenn innerhalb der gedachten Frist schriftliche Nachricht von der erfolgten Ankunft für den Empfänger zur Post gegeben oder solche ihm auf andere Weise wirklich zugestellt ist.

Für Güter, welche Bahnhof restante gestellt sind, ist die Lieferzeit gewahrt, wenn das Gut innerhalb derselben auf der Bestimmungsstation zur Abnahme bereitgestellt ist.

Der Lauf der Lieferfristen ruht für die Dauer steueramtlicher Abfertigung, sowie für die Dauer einer ohne Verschulden der Bahnverwaltung eingetretenen Betriebsstörung, durch welche der Antritt oder die Fortsetzung des Bahntransportes zeitweilig verhindert wird.

§ 58.

Zeitweilige Verhinderung des Transportes.

Wird der Antritt oder die Fortsetzung des Bahntransportes durch Naturereignisse oder sonstige Zufälle zeitweilig verhindert, so ist der Absender nicht gehalten, die Aufhebung des Hindernisses abzuwarten; er kann vielmehr vom Vertrage zurücktreten, muss alsdann aber die Eisenbahn, sofern derselben kein Verschulden zur Last fällt, wegen der Kosten zur Vorbereitung des Transportes und der Kosten der Wiederausladung durch eine (in den besonderen Vorschriften festgesetzte) Gebühr entschädigen und ausserdem die Fracht für die von dem Gute etwa schon zurückgelegte Transportstrecke berichtigen.

Wenn jedoch wegen einer Betriebsstörung die Fortsetzung des Transportes auf dem vom Versender vorgeschriebenen oder von der Eisenbahn gewählten Wege nicht möglich ist, wohl aber auf einem anderen, wenn auch längeren Wege stattfinden kann, so bleibt es, unbeschadet der aus Rücksichten des allgemeinen Verkehres ergehenden Anordnungen der Aufsichtsbehörde, der Entscheidung der Eisenbahn überlassen, ob es dem Interesse der Betheiligten mehr entspricht, die Beseitigung der Störung abzuwarten oder die Sendung auf Kosten der Versender, respective Empfänger über eine Hilfsroute dem Bestimmungsorte zuzuführen oder endlich die Absender um anderweitige Disposition über die Güter anzugehen.

§ 59.

Avisirung und Ablieferung des Gutes.

Die Eisenbahn ist verpflichtet, am Bestimmungsorte dem durch den Frachtbrief bezeichneten Empfänger den Frachtbrief und das Gut auszuliefern. Nachträglichen Anweisungen des Absenders wegen Zurückgabe des Gutes oder Auslieferung desselben an einen anderen, als den im Frachtbriefe bezeichneten Empfänger hat die Eisenbahn so lange Folge zu leisten, als sie Letzterem nach Ankunft des Gutes am Bestimmungsorte den Frachtbrief noch nicht übergeben hat. Der Absender hat in diesem Falle auf Erfordern das ihm etwa ausgestellte Frachtbriefduplicat (§ 50, Nr. 5) oder den Aufnahmsschein zurückzugeben.

Die Eisenbahn ist nicht verpflichtet, andere Anweisungen als diejenigen, welche auf der Aufgabsstation erfolgt sind, zu beachten.

Ist dem Empfänger nach Ankunft des Gutes am Bestimmungsorte der Frachtbrief bereits übergeben, so hat die Eisenbahn nur die Anweisungen des bezeichneten Empfängers zu beachten, widrigenfalls sie demselben für die Ladung verhaftet ist.

Bei denjenigen Gütern, welche die Eisenbahn nicht selbst dem Empfänger an seine Behausung oder an sein Geschäftslocal zuführen lässt, wird dem Adressaten spätestens nach Ankunft und Bereitstellung der transportirten Güter schriftliche Nachricht durch Boten, per Post oder durch sonst übliche Gelegenheit zugesendet.

Wo die Verwaltung es für angemessen erachtet, werden von derselben besondere Rollfuhrunternehmer zum An- und Abfahren der Güter innerhalb des Stationsortes oder von und nach seitwärts belegenen Ortschaften bestellt, auf welche der § 63 des Reglements Anwendung findet.

Die Taxe für die dem Rollfuhrunternehmer zu zahlende Gebühr muss in den betreffenden Güterexpeditionen zur Einsicht aushängen und auch von dem Fuhrmann auf Verlangen vorgezeigt werden.

Diejenigen Empfänger, welche sich ihre Güter selbst abholen oder sich anderer als der von der Bahnverwaltung bestellten Fuhrunternehmer bedienen wollen, haben dies der betreffenden Güterexpedition rechtzeitig vorher, jedenfalls noch vor Ankunft des Gutes und auf Erfordern der Güterexpedition unter glaubhafter Bescheinigung der Unterschrift schriftlich anzuzeigen.

Die Befugniss der Empfänger, ihre Güter selbst abzuholen oder durch andere als von der Bahnverwaltung bestellte Fuhrunternehmer abholen zu lassen, kann von der Eisenbahn im allgemeinen Verkehrsinteresse mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde beschränkt oder auch ganz aufgehoben werden.

Ausgeschlossen von der Selbstabholung sind diejenigen Güter, welche nach steueramtlichen Vorschriften oder aus anderen Gründen nach Packhöfen oder Niederlagen der Steuerverwaltung gefahren werden müssen. Güter, welche Bahnhof restante gestellt sind oder den Adressaten durch die Bahnverwaltung zugeführt werden, werden nicht avisirt.

Nach geschehener Zahlung der etwa noch nicht berichtigten Fracht und der auf den Gütern haftenden Auslagen und Gebühren erfolgt gegen Einlieferung der Empfangsbescheinigung — welche sich einfach auf den Empfang, mit Ausschluss also der Forderung tadellosen, rechtzeitigen etc. Empfanges zu beschränken hat — und Vorzeigung des quittirten Frachtbriefes die Auslieferung des Gutes in den Expeditionslocalen (auf den Güterböden) und die Stellung der Wagen zur Entladung auf den Entladungsplätzen, und zwar mit folgenden näheren Zeitbestimmungen:

1. Die Güter sind vorbehaltlich der unter 2 nachfolgenden Bestimmung binnen der im Tarife festzustellenden lagerzinsfreien Zeit, welche nicht weniger als 24 Stunden nach Absendung, respective Empfang (cfr. § 57) der Benachrichtigung betragen darf, während der vorgeschriebenen Geschäftsstunden abzunehmen.

Für Bahnhof restante gestellte Güter, sowie für Güter derjenigen Empfänger, welche sich die Avisirung schriftlich ein- für allemal verbeten haben, beginnt diese Zeit mit der Ankunft des Gutes.

2. Die Fristen, binnen welcher die von dem Versender selbst verladenen Güter durch die Empfänger auszuladen und abzuholen sind, werden durch die besonderen Vorschriften jeder Verwaltung festgesetzt und auf jeder Station durch Aushang in den Expeditionslocalen, beziehungsweise auch durch Bekanntmachung in einem Localblatte zur allgemeinen Kenntniss gebracht.

3. Zwischenfallende Sonn- und Festtage werden überall nicht mitgerechnet.

4. Wegen nicht erfolgter Ankunft eines Theiles der in demselben Frachtbriefe verzeichneten Sendung, wovon jeder Theil ohne Zusammenhang mit dem Ganzen einen gemeinen Werth hat, kann die Annahme des angekommenen Theiles und die Zahlung des verhältnissmässigen Frachtbetrages vom Adressaten nicht verweigert werden, unbeschadet der auf Grund der §§ 62 ff. von ihm zu erhebenden Entschädigungsansprüche.

Eilgüter werden, sofern aussergewöhnliche Verhältnisse nicht eine längere Frist unvermeidlich machen, binnen zwei Stunden nach der Ankunft avisirt, respective binnen sechs Stunden dem Adressaten in seine Behausung zugeführt. Die Avisirung, respective Zuführung der später als 6 Uhr Abends angekommenen Eilgüter kann erst am folgenden Morgen verlangt werden. Die im § 57 getroffenen Festsetzungen werden hierdurch nicht berührt.

Der Empfänger ist berechtigt, bei der Auslieferung von Gütern an ihn, deren Nachwägung in seiner Gegenwart auf dem Bahnhofe zu verlangen. Diesem Verlangen muss die Eisenbahnverwaltung bei Collogütern stets, bei Wagenladungsgütern insoweit, als die auf dem Bahnhofe vorhandenen Wägevorrichtungen dazu ausreichen, nachkommen. Gestatten die Wägevorrichtungen der Eisenbahn eine Verwiegung von Wagenladungsgütern auf dem Bahnhofe nicht, so bleibt dem Empfänger überlassen, die Verwiegung da, wo derartige Wägevorrichtungen am nächsten zur Verfügung stehen, in Gegenwart eines dazu von der Eisenbahnverwaltung zu bestellenden Bevollmächtigten vornehmen zu lassen.

Ergiebt die Nachwägung kein von der Eisenbahnverwaltung zu vertretendes Gewichtsmanco, so hat der Empfänger die durch die Verwiegung entstandenen Kosten, beziehungsweise tarifmässigen Gebühren, sowie die Entschädigung für den etwa abgeordneten Bevollmächtigten zu tragen.

Dagegen hat die Eisenbahnverwaltung, falls ein von ihr zu vertretendes und nicht bereits anerkanntes Gewichtsmanco festgestellt wird, dem Empfänger die ihm durch die Nachwägung verursachten Kosten zu erstatten.

§ 60.

Lagergeld und Conventionalstrafe.

1. Wer ohne die im § 58 erwähnten Veranlassungen die von ihm zur Beförderung aufgelieferten Güter aus den Lagerräumen oder den Wagen der Eisenbahn vor deren Abfahrt zurücknimmt, hat auf Verlangen der Eisenbahnverwaltung ausser den Auf- und Abladegebühren für jeden Tag vom Augenblicke der Auflieferung, der Tag sei blos angebrochen oder verstrichen, ein Lagergeld zu entrichten.

Wird vom Absender die Zurückgabe eines Gutes auf einer Zwischenstation der Transportstrecke verlangt, und geht die Verwaltung auf dieses Verlangen ein, so ist neben der tarifmässigen Fracht für die von dem Gute zurückgelegte Bahnstrecke das tarifmässige Reugeld zu zahlen.

2. Bei einer nach und nach stattfindenden Auflieferung der in demselben Frachtbriefe declarirten Sendungen, oder wenn Güter mit unvollständigen oder unrichtigen Frachtbriefen aufgeliefert sind und deshalb bis zum Eingange der vervollständigten oder berichtigten Frachtbriefe liegen bleiben müssen, kann die Eisenbahn, wenn die Auflieferung nicht innerhalb 24 Stunden vollbracht und eine Verzögerung des Auflieferungsgeschäftes ersichtlich ist, beziehungsweise wenn innerhalb jener Zeit die Vervollständigung und Berichtigung der Frachtbriefe nicht erfolgt ist, von den aufgelieferten Gütern nach Ablauf jener 24 Stunden bis zur vollständig vollbrachten Auflieferung der ganzen Frachtbriefsendung, beziehungsweise bis zur Vervollständigung und Berichtigung der Fracht-

briefe, ein Lagergeld erheben lassen. Eine Conventionalstrafe, für welche auf Verlangen bei Bestellung der Wagen eine den Betrag der Strafe für eine Tagesversäumniss ausgleichende Caution zu erlegen ist, kann die Eisenbahn ebenfalls von Demjenigen einziehen, welcher Eisenbahnwagen zum Transporte von Gütern, deren Verladung der Versender zu besorgen hat, bestellt, und welcher nicht in der durch die besonderen Vorschriften (cfr. § 56 am Schlusse) zu bestimmenden Frist die Beladung ordnungsmässig bewirkt und die Güter zur Abfertigung bringt; auch ist im letzteren Falle die Eisenbahn nach Ablauf jener Frist befugt, das Geladene von dem Wagen auf Kosten des Bestellers wieder zu entfernen, das Entladene auf Gefahr desselben und gegen ein Lagergeld lagern zu lassen und den Eisenbahnwagen der Verfügung des Bestellers zu entziehen.

Dagegen ist die Eisenbahn verpflichtet, den Besteller von Wagen durch Zahlung einer gleich hohen Conventionalstrafe zu entschädigen, soferne sie fest zugesagte Wagen nicht rechtzeitig stellt.

3. Wer Güter innerhalb der vorgeschriebenen Frist nicht abnimmt, hat gleichfalls Lagergeld zu bezahlen.

Dagegen ist die Eisenbahnverwaltung zum Ersatze der nachgewiesenen Kosten der zwar rechtzeitig, aber vergeblich versuchten Abholung eines Gutes in dem Falle verpflichtet, wenn ein bereits avisirtes Gut im Bahnhofe nicht spätestens innerhalb einer Stunde nach dem Eintreffen des Abholers zur Entladung, respective Abgabe bereit gestellt ist.

4. Wenn aus den vom Versender beladenen Wagen die verladenen Güter nicht innerhalb der im § 59 Nr. 2 vorgeschriebenen Zeit ausgeladen und abgeholt sind, so ist die Eisenbahn zu dieser Ausladung auf Kosten des Empfängers, respective Versenders, jedoch ohne Uebernahme irgend einer Garantie, ermächtigt und kann durch die besonderen Vorschriften zugleich eine conventionelle Entschädigung als Lagergeld oder als Wagenstrafmiethe festsetzen.

5. Bei Gütern, deren Empfänger nicht hat benachrichtigt werden können, beginnt die Berechnung des Lagergeldes und der Wagenstrafmiethe nach Ablauf der in den besonderen Vorschriften bestimmten Fristen.

6. Ueber die Höhe und über die Art und Weise der Berechnung dieser conventionellen Lagergelder und Wagenstrafmiethen enthält der Tarif für die Güterbeförderung die näheren Bestimmungen.

Wenn der geregelte Verkehr durch grosse Güteranhäufungen gefährdet wird, so ist die Eisenbahn zur Erhöhung der Lagergelder und der Wagenstrafmiethe und, wenn diese Massregel nicht ausreichen sollte, auch zur Verkürzung der Ladefristen und zur Beschränkung der lager-

zinsfreien Zeit für die Dauer der Anhäufung der Güter, und zwar Alles dieses unter Beachtung der für die Festsetzung von Zuschlagslieferfristen im § 57, Alinea 3 und 4, gegebenen Vorschriften berechtigt.

§ 61.

Verfahren bei Ablieferungshindernissen.

Güter, deren Ab- oder Annahme verweigert oder nicht rechtzeitig bewirkt wird, und Güter, deren Abgabe nicht thunlich geworden, sowie solche, welche unter der Adresse „Bahnhof restante" länger als die durch die besonderen Vorschriften nachgelassene Frist nach der Ankunft ohne geschehene Meldung des Empfängers daselbst gelagert haben, lagern auf Gefahr und Kosten der Versender, welche mit thunlichster Beschleunigung hiervon zu benachrichtigen sind. Auch hat die Eisenbahn das Recht, solche Güter unter Nachnahme ihrer darauf haftenden Kosten und Auslagen in ein öffentliches Lagerhaus oder einem ihr als bewährt bekannten Spediteur für Rechnung und Gefahr dessen, den es angeht, auf Lager zu übergeben und sie da zur Disposition des Versenders unter sofortiger Benachrichtigung desselben zu stellen.

Die Eisenbahn ist berechtigt, Güter, deren Bestimmungsort nicht an der Eisenbahn gelegen ist, mittelst eines Spediteurs oder einer anderen Gelegenheit nach dem Bestimmungsorte auf Gefahr und Kosten des Versenders weiter befördern zu lassen, wenn nicht wegen sofortiger Weiterbeförderung der Güter vom Absender oder Empfänger Verfügung getroffen ist. Dasselbe gilt von Gütern, deren Bestimmungsort eine nicht für den Güterverkehr eingerichtete Eisenbahnstation ist.

Die vorstehende Bestimmung findet keine Anwendung, soweit die Verwaltung Rollfuhrunternehmer zur Beförderung der Güter nach seitwärts belegenen Orten bestellt hat (cfr. § 59).

Der Versender erklärt sich durch die Aufgabe des Gutes auch damit einverstanden, dass die Eisenbahn Güter, deren An- und Abnahme verweigert oder nicht rechtzeitig bewirkt wird, oder deren Abgabe nicht thunlich ist, wenn sie dem schnellen Verderben ausgesetzt sind, oder endlich solche Güter, deren angebotene Zurücknahme durch den Versender bei verweigerter Abnahme seitens des Adressaten, oder im Falle, dass der Adressat nicht zu ermitteln ist, unterbleibt, ohne weitere Förmlichkeit bestmöglich, und zwar Güter, die dem schnellen Verderben ausgesetzt sind, ohne Verzug, alle anderen aber frühestens vier Wochen nach Ablauf der lagerzinsfreien Zeit verkauft.

Das Gleiche gilt für den Fall, dass der Versender nicht zu ermitteln ist.

Herrenlose Güter, welche sich im örtlichen Bezirke der Eisenbahn vorfinden, unterliegen den Bestimmungen des § 33.

§ 62.

Haftpflicht im Allgemeinen.

Wenn eine Eisenbahn das Gut mit einem Frachtbriefe übernimmt, nach welchem der Transport durch mehrere, sich aneinander anschliessende Eisenbahnen zu bewirken ist, so haften als Frachtführer für den ganzen Transport nicht sämmtliche Eisenbahnen, welche das Gut mit dem Frachtbriefe übernommen haben, sondern nur die erste und diejenige Bahn, welche das Gut mit dem Frachtbriefe zuletzt übernommen hat; eine der übrigen in der Mitte liegenden Eisenbahnen kann nur dann als Frachtführer in Anspruch genommen werden, wenn ihr nachgewiesen wird, dass der Schaden, dessen Ersatz gefordert wird, auf ihrer Bahn sich ereignet hat.

Der den Eisenbahnen untereinander zustehende Rückgriff wird dadurch nicht berührt.

§ 63.

Haftpflicht der Eisenbahn für ihre Leute.

Die Eisenbahn haftet für ihre Leute und für andere Personen, deren sie sich bei Ausführuug des von ihr übernommenen Transportes bedient.

§ 64.

Umfang und Zeitdauer der Haftpflicht.

Die Eisenbahn haftet, abgesehen von den besonderen Bestimmungen im § 67, für den Schaden, welcher durch Verlust oder Beschädigung des Gutes seit dem Abschlusse des Frachtvertrages (§ 49) bis zur Ablieferung entstanden ist, sofern sie nicht beweist, dass der Verlust oder die Beschädigung durch höhere Gewalt (vis major) oder durch die natürliche Beschaffenheit des Gutes, namentlich durch inneren Verderb, Schwinden, gewöhnliche Leckage u. dgl., oder durch äusserlich nicht erkennbare Mängel der Verpackung entstanden ist.

Die Haftpflicht der Eisenbahnen für Verlust oder Beschädigung des Gutes während der Zeit von der Auflieferung desselben bis zur Abstempelung des Frachtbriefes, soweit sie gesetzlich begründet ist, wird hierdurch nicht berührt.

Der Ablieferung an den Adressaten steht die Ablieferung an Zoll- und Revisionsschuppen nach Ankunft des Gutes auf der Bestimmungsstation, sowie die nach Massgabe dieses Reglements stattfindende Ablieferung des Gutes an Lagerhäuser oder an einen Spediteur gleich.

Als in Verlust gerathen ist das Gut erst vier Wochen nach Ablauf der Lieferungszeit zu betrachten. Durch Annahme des Gutes seitens des im Frachtbriefe bezeichneten Empfängers oder seiner Leute oder derjenigen Personen, an welche die Ablieferung giltig erfolgen kann, und

durch Bezahlung der Fracht erlischt jeder Anspruch gegen die Eisenbahn. Nur wegen des Verlustes oder Beschädigungen, welche bei der Ablieferung äusserlich nicht erkennbar waren, kann die Eisenbahn auch nach Annahme und nach Bezahlung der Fracht in Anspruch genommen werden, jedoch nur, wenn die Feststellung des Verlustes oder der Beschädigung ohne Verzug nach der Entdeckung nachgesucht und der Anspruch innerhalb vier Wochen bei der Eisenbahnverwaltung schriftlich angemeldet worden ist, und wenn bewiesen wird, dass der Verlust oder die Beschädigung während der Zeit seit der Empfangnahme bis zur Ablieferung entstanden ist.

Ausserdem verjähren alle Ansprüche wegen gänzlichen Verlustes des Gutes nach einem Jahre von dem Ablaufe des Tages an gerechnet, an welchem die Ablieferung hätte bewirkt sein müssen, und, sofern das Gut angenommen, die Fracht aber nicht bezahlt ist, alle Ansprüche wegen Verminderung oder Beschädigung des Gutes nach einem Jahre von dem Ablaufe des Tages an, an welchem die Ablieferung geschehen ist.

In allen Verlust- und Beschädigungsfällen haben die Eisenbahnverwaltungen die eingehendsten Recherchen anzustellen und auf Erfordern den Berechtigten actenmässige und genaue Mittheilungen über das Resultat der Nachforschungen zu geben.

Bei Empfangnahme der Entschädigung kann der Entschädigungsberechtigte beanspruchen, dass er, falls das in Verlust gerathene Gut später gefunden wird, hiervon benachrichtigt werde. Ueber den erhobenen Anspruch ist ihm eine Bescheinigung zu ertheilen.

Innerhalb acht Tagen nach erhaltener Nachricht kann der Berechtigte gegen Rückerstattung der erhaltenen, um den Betrag der ihm für versäumte Lieferfrist gebührenden Entschädigung zu kürzenden Summe verlangen, dass das wiedergefundene Gut von dem Orte, wo dasselbe gefunden wurde, bis zu dem im Frachtbriefe angegebenen ursprünglichen Bestimmungsorte kostenfrei geliefert werde.

Ist an einem Gute eine Verminderung oder eine Beschädigung eingetreten, so hat die Eisenbahn in Gegenwart von unparteiischen Zeugen und womöglich in Gegenwart des Reclamationsberechtigten das Gewicht und den sonstigen Thatbestand und nach Umständen unter Beiziehung von Sachverständigen den an dem Gute eingetretenen Schaden feststellen zu lassen.

Will der Reclamationsberechtigte sich mit der Eisenbahn über die von letzterer zu leistende Entschädigung im aussergerichtlichen Wege ausgleichen, so hat er noch vor dem Empfange, beziehungsweise vor der Zurücknahme des Gutes den Thatbestand anzuerkennen und seinen Ersatzanspruch anzumelden.

Stellt er sich hierbei mit dem Ausspruche der von der Eisenbahn beigezogenen Sachverständigen nicht zufrieden, so steht es ihm frei, den Schaden durch vom Handelsgerichte oder in dessen Ermangelung vom Richter des Ortes ernannte oder durch bei dem Gerichte bereits ständig bestellte Sachverständige feststellen zu lassen.

Eine angemeldete Reclamation ist mit einem den Werth des Gutes nachweisenden Documente, und wenn das Gut in Empfang genommen wurde, auch mit dem Frachtbriefe belegt, binnen der gesetzlichen Verjährungsfrist wirklich einzubringen, und muss solche mit thunlichster Beschleunigung von der Eisenbahn beantwortet und erledigt werden,

§ 65.

Beschränkung der Haftpflicht für Güter, welche nicht nach Eisenbahnstationen bestimmt sind.

Wird ein Gut mit einem Frachtbriefe zum Transporte übernommen, in welchem als Ort der Abliefung ein nicht an einer anschliessenden Eisenbahn liegender Ort bezeichnet ist, so besteht die Haftpflicht der Eisenbahnen als Frachtführer nicht für den ganzen Transport, sondern nur für den Transport bis zu dem Orte, wo der Transport mittelst Eisenbahn enden soll. In Bezug auf die Weiterbeförderung treten nur die Verpflichtungen des Spediteurs ein.

In Ansehung der von der Bahnverwaltung eingerichteten Rollfuhren nach seitwärts belegenen Orten (cfr. § 59) besteht die Haftpflicht der Eisenbahn als Frachtführer auch für den Transport bis zu dem Bestimmungsorte des Gutes.

§ 66.

Beschränkung der Haftpflicht bei Angabe mehrerer Bestimmungsorte.

Ist von dem Absender auf dem Frachtbriefe bestimmt, dass das Gut an einem an einer Eisenbahn, für welche dieses Reglement gilt, liegenden Orte abgegeben werden oder liegen bleiben soll, so gilt, ungeachtet im Frachtbriefe ein anderweiter Bestimmungsort angegeben ist, der Transport als nur bis zu jenem ersteren an der Bahn liegenden Orte übernommen, und die Eisenbahn ist nur bis zur Ablieferung an diesen Ort verantwortlich.

§ 67.

Besondere Beschränkung der Haftpflicht.

1. Die Eisenbahn haftet in Ansehung der Güter, welche vermöge ihrer eigenthümlichen natürlichen Beschaffenheit der besonderen Gefahr ausgesetzt sind, gänzlich oder theilweisen Verlust oder Beschädigung, namentlich Bruch, Rost, inneren Verderb, aussergewöhnliche Leckage,

Selbstentzündung u. s. w. zu erleiden, nicht für den Schaden, welcher aus dieser Gefahr entstanden ist, insbesondere also nicht:

a) überhaupt bei gefährlichen Substanzen, als: Schwefelsäure, Scheidewasser und anderen ätzenden, sowie bei leicht entzündlichen Gegenständen;

b) für den Bruch bei leicht zerbrechlichen Sachen, als: leicht zerbrechlichen Möbeln, leicht zerbrechlichem Eisenguss, Glas, leeren oder gefüllten Krügen, Flaschen und Glasballons, Zucker in losen Broten u. s. w.;

Anmerkung: Im internen österreichisch-ungarischen Verkehre wird für den Bruch bei Eisenguss nicht gehaftet, insoferne derselbe durch die innere Beschaffenheit des Materials (Gussspannung, grobe Gussfehler) entstehen kann.

c) für das Verderben: bei Flüssigkeiten und anderen Gegenständen, welche leicht in Gährung oder Fäulniss übergehen oder durch Frost oder Hitze leiden;

d) für das Einrosten: bei Metallwaren;

e) für Gewichtsverluste: bei frischen und gesalzenen Fischen, Austern und Südfrüchten.

2. Die Eisenbahn haftet in Ansehung derjenigen Güter, welche in unbedeckten Wagen transportirt werden, nicht für den Schaden, welcher aus der mit dieser Transportart verbundenen Gefahr entstanden ist. Welche Güter die Eisenbahn bei Anwendung einer ermässigten Tarifclasse in unbedeckten Wagen zu transportiren befugt ist, bestimmt der Tarif, und giebt der Absender sein Einverständniss mit dieser Beförderungsart zu erkennen, falls er nicht bei der Aufgabe durch schriftlichen Vermerk auf dem Frachtbriefe die Beförderung des betreffenden Gutes in gedeckten oder mit Decken versehenen Wagen ausdrücklich verlangt. Die Eisenbahn ist jedoch in diesem Falle berechtigt, einen Zuschlag zu der tarifmässigen Fracht zu erheben.

Wenn in Folge besonderer Vereinbarung Güter, die sonst in gedeckten Wagen verladen werden, in ungedeckten Wagen befördert werden, so kann unter der mit dieser Transportart verbundenen Gefahr auffallender Gewichtsabgang oder Abgang von ganzen Collis nicht verstanden werden.

3. Die Eisenbahn haftet in Ansehung derjenigen Güter, welche, ungeachtet ihre Natur eine Verpackung zum Schutze gegen Verlust oder Beschädigung auf dem Transporte erfordert, nach Erklärung des Absenders auf dem Frachtbriefe unverpackt oder mit mangelhafter Verpackung aufgegeben sind, nicht für den Schaden, welcher aus der mit dem Mangel

der Verpackung oder mit der mangelhaften Beschaffenheit der Verpackung verbundenen Gefahr entstanden ist.

4. Die Eisenbahn haftet in Ansehung derjenigen Güter, deren Auf- und Abladen nach Bestimmung des Tarifes oder nach Vereinbarung mit dem Absender von diesem, beziehungsweise dem Empfänger besorgt wird, nicht für den Schaden, welcher aus der mit dem Auf- und Abladen oder mit mangelhafter Verladung verbundenen Gefahr entstanden ist. Dagegen haften der Absender, beziehungsweise der Empfänger für den Schaden, welcher durch das Auf- oder Abladen oder bei Gelegenheit desselben den Fahrzeugen der Eisenbahn zugefügt ist.

5. Die Eisenbahn haftet in Ansehung begleiteter Güter nicht für den Schaden, welcher aus der Gefahr entstanden ist, deren Abwendung durch die Begleitung bezweckt wird.

6. In allen vorstehend unter 1 bis 5 gedachten Fällen wird bis zum Nachweise des Gegentheiles vermuthet, das ein eingetretener Schaden, wenn er aus der seitens der Eisenbahnen nicht übernommenen Gefahr entstehen konnte, aus derselben wirklich entstanden ist.

7. Die vorstehend unter 1 bis 5 bedungenen Befreiungen treten nicht ein, wenn nachgewiesen wird, dass der Schaden durch Schuld der Bahnverwaltung oder ihrer Leute entstanden ist.

8. Gewichtsmängel werden nicht vergütet, soweit für die ganze durchlaufene Strecke das Fehlende bei trockenen Gütern nicht mehr als ein Procent, bei nassen Gütern, denen geraspelte und gemahlene Farbhölzer, Rinden, Wurzeln, Süssholz, geschnittener Tabak, Fettwaren, Seifen und harte Oele, frische Früchte, frische Tabaksblätter, Schafwolle, Häute, Felle, Leder, getrocknetes oder gebackenes Obst, Thierflächsen, Hörner und Klauen, Knochen (ganz und gemahlen), getrocknete Fische, Hopfen und frische Kitte gleich behandelt werden sollen, nicht mehr als zwei Procent des im Frachtbriefe angegebenen, beziehungsweise durch die Absendestation festgestellten Gewichtes beträgt. Dieser Procentsatz wird, im Falle mehrere Stücke zusammen auf einem Frachtbrief transportirt worden sind, für jedes Stück besonders berechnet, wenn das Gewicht oder das Mass der einzelnen Stücke im Frachtbriefe verzeichnet oder sonst erweislich ist.

Die vorstehend gedachte Befreiung von der Haftpflicht tritt nicht ein, wenn und soweit nachgewiesen wird, das der Verlust nach den Umständen des Falles nicht in Folge der natürlichen Beschaffenheit des Gutes entstanden ist, oder dass der angenommene Procentsatz dieser Beschaffenheit oder den sonstigen Umständen des Falles nicht entspricht. Es bleibt jedoch den einzelnen Verwaltungen vorbehalten, bei solchen Gütern, welche vom Versender selbst verladen oder vom Empfänger

abgeladen werden, mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde höhere Procentsätze als zwei Procent nach Massgabe der Beschaffenheit der einzelnen Artikel festzusetzen, bis zu welchen eine Vergütung für Gewichtsmängel nicht stattfinden soll.

Bei gänzlichem Verluste des Gutes ist ein Abzug für Gewichtsverlust überhaupt unstatthaft.

§ 68.

Geldwerth der Haftung.

Eine der Eisenbahn nach den Bestimmungen der vorstehenden Paragraphen zur Last fallende Entschädigung ist in ihrem Geldwerthe nach folgenden Grundsätzen zu bemessen:

1. Im Falle des gänzlichen oder theilweisen Verlustes wird bei der Schadenberechnung der von dem Beschädigten nachzuweisende gemeine Handelswerth, und in Ermanglung eines solchen der gemeine Werth, welchen Güter gleicher Beschaffenheit zur Zeit und am Orte der bedungenen Ablieferung gehabt haben würden, nach Abzug der in Folge des Verlustes etwa ersparten Zölle und Unkosten zum Grunde gelegt.

2. Zum Zwecke der Entschädigungsberechnung wird jedoch der gemeine Handelswerth, beziehungsweise der gemeine Werth nicht höher als 30 Gulden Silber pro 50 Kilogramm Brutto angenommen, insofern ein höherer Werth nicht ausdrücklich auf der Adressseite des Frachtbriefes an der dazu bestimmten Stelle mit Buchstaben declarirt ist.

3. Im Falle einer höheren Werthdeclaration bildet die declarirte Summe den Maximalsatz der zu gewährenden Entschädigung. In diesem Falle hat der Versender neben der tarifmässigen Fracht einen Zuschlag zu entrichten, welcher ein Zehntel pro Mille der ganzen declarirten Summe für jede angefangenen 150 Kilometer, welche das Gut innerhalb der einzelnen Bahn, respective des einzelnen Verbandes zu durchlaufen hat, mit einem Minimalbetrage von 5 Kreuzer und unter Abrundung des zu erhebenden Betrages auf ganze Kreuzer nicht übersteigen darf.

4. Bei Beschädigung von Gütern wird die durch die Beschädigung entstandene Werthverminderung nach Verhältniss des gemäss der Bestimmung ad 1 zu ermittelnden Werthes zu dem ad 2 und 3 erwähnten Maximalsatze vergütet.

Im Falle einer böslichen Handlungsweise der Eisenbahnverwaltung oder ihrer Leute kann die Beschränkung der Haftpflicht auf den Normalsatz oder angegebenen Werth des Gutes nicht geltend gemacht werden.

§ 69.

Haftpflicht für Versäumung der Lieferungszeit.

Die Eisenbahn haftet für den Schaden, welcher durch Versäumung der Lieferungszeit (§ 57) entstanden ist, sofern sie nicht beweist, dass sie

die Verspätung durch Anwendung der Sorgfallt eines ordentlichen Frachtführers nicht habe abwenden können.

Durch Annahme des Gutes seitens des im Frachtbriefe bezeichneten Empfängers oder seiner Leute, und durch Bezahlung der Fracht erlöschen alle Ansprüche aus Versäumung der Lieferungszeit, insoferne solche nicht binnen 8 Tagen nach der Alieferung, beziehungsweise nach Bezahlung der Fracht erhoben worden sind. Ist das Gut nicht angenommen, oder die Fracht nicht bezahlt, so verjähren sie nach einem Jahre. Diese Frist beginnt mit dem Ablaufe des Tages, an welchem die Ablieferung geschehen ist, und, wenn sie überhaupt nicht erfolgt ist, mit dem Ablaufe der Lieferungszeit.

§ 70.

Geldwerth der Haftung für Versäumung der Lieferungszeit.

Für Versäumung der Lieferfrist vergütet die Eisenbahn, ohne den Beweis zu verlangen, dass durch die verspätete Ablieferung ein Schaden entstanden ist:

a) bei Frachtgütern: wenn die Verspätung mehr als 1 Tag beträgt, bis zu 3 Tagen ein Viertel, bis zu 8 Tagen ein Drittel und wenn die Verspätung mehr als 8 Tage beträgt, die Hälfte der Fracht;

b) bei Eilgütern: wenn die Verspätung mehr als 12 Stunden beträgt, bis zu 24 Stunden ein Viertel, bis zu 3 Tagen ein Drittel und wenn die Verspätung mehr als 3 Tage beträgt, die Hälfte der Fracht.

Wird von dem Entschädigungsberechtigten die Vergütung einer höheren Summe beansprucht, so liegt demselben ob, den durch die verspätete Ablieferung wirklich enstandenen Schaden auf Verlangen der Eisenbahnverwaltung nachzuweisen.

Die Höhe des von der Eisenbahn alsdann zu leistenden Ersatzes bestimmt sich durch die Höhe des nachgewiesenen Schadens mit der Massgabe, dass

1. im Falle einer Declaration des Interesses an der rechtzeitigen Lieferung die declarirte Summe

2. in Ermanglung einer solchen Declaration:

a) falls die Versäumniss nicht mehr als 24 Stunden beträgt, der Betrag der halben Fracht,

b) falls die Versäumniss mehr als 24 Stunden beträgt, der Betrag der ganzen Fracht

die Maximalsätze der zu gewährenden Entschädigung bilden, insofern nicht die Versäumniss der Lieferzeit durch eine bösliche Handlungsweise der Eisenbahn oder ihrer Leute herbeigeführt worden ist.

Die Declaration des Interesses an der rechtzeitigen Lieferung muss behufs ihrer Giltigkeit auf der Adressseite des Frachtbriefes an der dafür

vorgesehenen Stelle erfolgen und der diesfallsige Betrag von dem Versender mit Buchstaben eingetragen werden.

Die Eisenbahn ist in diesem Falle berechtigt, neben der tarifmässigen Fracht einen Frachtzuschlag zu erheben, welcher für je 5 fl. der declarirten Summe — angefangene 5 fl. für voll gerechnet — für die ersten 150 Kilometer, welche das Gut innerhalb der einzelnen Bahn, resp. des einzelnen Verbandes zu durchlaufen hat . . . . $^1/_2$ kr.
für die folgenden 225 Kilometer. . . . . $^1/_4$ „
für jede weiteren folgenden 375 Kilometer . . . . $^1/_4$ „
nicht übersteigen darf. Angefangene 150, resp. 225 und 375 Kilometer werden für voll gerechnet.

Ueberschiessende Bruchtheile sind auf ganze Kreuzer abzurunden. Der geringste Frachtzuschlag beträgt 5 Kreuzer.

IV. Schlussbestimmung.

Jede Eisenbahnverwaltung hat Exemplare des Betriebsreglements für das Publicum bereit zu halten und demselben gegen Erstattung der Kosten zu überlassen.

Abänderungen des Reglements werden ausser durch das Reichsgesetzblatt auch von den Eisenbahnverwaltungen in den betreffenden Landesblättern giltig publicirt.



Anlage A.

Erklärung.[1])

Die Güter-Expedition der .... Eisenbahn zu .... hat auf .... Ersuchen folgende Güter, welche laut Frachtbrief vom heutigen Tage in nachstehender Weise bezeichnet sind, zur Eisenbahnbeförderung nach .... von .... angenommen, nämlich:

....

....

....

....

erkenne .... hierbei ausdrücklich an, dass diese Güter unverpackt, mit folgenden Mängeln in der Verpackung, nämlich

....

....

....

....

....

aufgegeben sind, und dass dieses auf dem Frachtbriefe von ....

....

anerkannt ist.

.... den ....ten.......................... 18..........

---

[1]) Das Anerkenntniss ist bei Sendungen, die aus mehreren Colli bestehen, auf diejenigen Stücke zu beschränken, welche unverpackt sind, oder Mängel in der Verpackung zeigen.

Anlage *D*.

Bestimmungen

über bedingungsweise zur Beförderung auf Eisenbahnen zugelassene Gegenstände. (§ 48, B, I.)

I. Schiess- und Sprengpulver (Schwarzpulver) und ähnliche in Oesterreich und Ungarn speciell zugelassene Gemenge;

Pulvermunition, einschliesslich fertiger Patronen;

Feuerwerkskörper, insoweit sie nicht Stoffe enthalten, welche nach § 48, A, 3, lit. *a—e* (einschliesslich) von der Beförderung ausgeschlossen sind;

sprengkräftige Zündungen, als: Sprengkapseln (Sprengzündhütchen), elektrische Minenzündungen, ferner Zündschnüre, mit Ausnahme der Sicherheitszünder (vergl. unten Nr. V);

Patronen aus Dynamit und ähnlichen in Oesterreich und Ungarn speciell zugelassenen Sprengmitteln;

Nitrocellulose, als: Schiessbaumwolle, Collodiumwolle (soferne sie mit mindestens 50 Procent Wasser angefeuchtet ist, vergl. unten Nr. XXXVI) und Pyropapier (sogenanntes Düpplerschanzenpapier), soweit derlei Präparate in Oesterreich und Ungarn zugelassen sind, werden nur unter den in besonderen Verordnungen festgesetzten, beziehungsweise festzusetzenden Vorschriften zum Transporte zugelassen.

II. Petarden für Knallhaltesignale auf den Eisenbahnen müssen fest in Papierschnitzeln, Sägemehl oder Gyps verpackt oder auf andere Weise so fest und getrennt gelegt sein, dass die Blechkapseln sich weder selbst untereinander, noch einen anderen Körper berühren können. Die Kisten, in denen die Verpackung geschieht, müssen von mindestens 2·6 Centimeter starken gespundeten Brettern angefertigt, durch Holzschrauben zusammengehalten, vollständig dicht gemacht und mit einer zweiten dichten Kiste umgeben sein, dabei darf die äussere Kiste keinen grösseren Raum als 0·06 Kubikmeter haben.

Die Annahme zur Beförderung erfolgt nur dann, wenn die Frachtbriefe mit einer amtlichen Bescheinigung über die vorschriftsmässig ausgeführte Verpackung versehen sind.

III. Zündhütchen für Schusswaffen und Geschosse, Zündspiegel, nicht sprengkräftige Zündungen und Patronenhülsen mit Zündvorrichtungen müssen sorgfältig in festen Kisten oder Fässern verpackt, und jedes Collo muss mit einem besonderen, je nach dem Inhalte, die Bezeichnung „Zündhütchen" oder „Zündspiegel" etc.



tragenden Zettel beklebt sein. (Wegen sprengkräftiger Zündungen vergl. Nr. I.)

IV. Streichhölzer und andere Reib- und Streichzünder (als: Zündlichtchen, Zündschwämme etc.) müssen in Behältnisseen von starkem Eisenblech oder in sehr festen hölzernen Kisten, beide von nicht über 1·2 Kubikmeter Grösse, sorgfältig und dergestalt fest verpackt sein, dass der Raum der Kisten völlig ausgefüllt ist. Die Kisten sind äusserlich deutlich mit dem Inhalte zu bezeichnen.

V. Sicherheitszünder, d. h. solche Zündschnüre, welche aus einem dünnen, dichten Schlauche bestehen, in dessen Innerem eine verhältnissmässig geringe Menge Schiesspulver enthalten ist, unterliegen den unter Nr. IV gegebenen Vorschriften. Anstatt der hölzernen Kisten können jedoch auch sehr feste hölzerne Fässer verwendet werden. (Wegen anderer Zündschnüre vergl. Nr. I.)

VI. Bucher'sche Feuerlöschdosen in blechernen Hülsen werden nur in höchstens 10 Kilogramm enthaltenden Kistchen, welche inwendig mit Papier verklebt und ausserdem in gleichfalls ausgeklebten grösseren Kisten eingeschlossen sind, zum Transporte zugelassen.

VII. Gewöhnlicher (weisser oder gelber) Phosphor muss mit Wasser umgeben, in Blechbüchsen, welche höchstens 30 Kilogramm fassen und verlöthet sind, in starke Kisten fest verpackt sein. Die Kisten müssen ausserdem zwei starke Handhaben besitzen, dürfen nicht mehr als 100 Kilogramm wiegen und müssen äusserlich als „gewöhnlichen gelben (weissen) Phosphor enthaltend" und mit „Oben" bezeichnet sein.

Amorpher (rother) Phosphor ist in gut verlötheten Blechbüchsen, welche in starke Kisten mit Sägespänen eingesetzt sind, zu verpacken. Diese Kisten dürfen nicht mehr als 90 Kilogramm wiegen und müssen äusserlich als „rothen Phosphor enthaltend" bezeichnet sein.

VIII. Rohes, unkrystallisirtes Schwefelnatrium, sowie sogenannte Natronkokes (ein bei der Bereitung der Theeröle erhaltenes Nebenproduct) werden nur in dichten Blechbehältern, raffinirtes, krystallisirtes Schwefelnatrium nur in wasserdichten Fässern oder anderen wasserdichten Behältern verpackt zur Beförderung übernommen.

IX. Die durch Vermischung von Petroleumrückständen, Harzen u. dgl. Gegenständen mit lockeren brennbaren Körpern erzeugten und unter der Bezeichnung „Pasta" in den Handel kommenden Feueranzünder werden nur in Behältern von Blech oder in dichten Holzgefässen verpackt zur Beförderung übernommen.

X. Schwefeläther, sowie Flüssigkeiten, welche Schwefeläther in grösseren Quantitäten enthalten (Hofmannstropfen und

Collodium), dürfen nur in vollkommen dicht verschlossenen Gefässen aus Metall oder Glas versendet werden, deren Verpackung nachstehende Beschaffenheit haben muss:

1. Werden mehrere Gefässe mit diesen Präparaten in einem Frachtstück vereinigt, so müssen dieselben in starken Holzkisten mit Stroh, Heu, Kleie, Sägemehl, Infusorienerde oder anderen lockeren Substanzen fest verpackt sein;

2. bei Einzelverpackung ist die Versendung der Gefässe in soliden, mit einer gut verfestigten Schutzdecke versehenen und mit hinreichendem Verpackungsmaterial eingefütterten Körben oder Kübeln zulässig; doch darf das Bruttogewicht 75 Kilogramm nicht übersteigen.

Wegen der Zusammenpackung mit anderen Gegenständen vergl. Nr. XXXIX.

XI. Schwefelkohlenstoff (Schwefelalkohol) wird ausschliesslich auf offenen Wagen ohne Decken befördert und nur entweder

1. in dichten Gefässen aus starkem, gehörig vernietetem Eisenblech bis zu 500 Kilogramm Inhalt, oder

2. in Blechgefässen von höchstens 75 Kilogramm Brutto, welche oben und unten durch eiserne Bänder verstärkt sind. Derartige Gefässe müssen entweder von geflochtenen Körben oder Kübeln umschlossen, oder in Kisten mit Stroh, Heu, Kleie, Sägemehl, Infusorienerde oder anderen lockeren Substanzen verpackt sein, oder

3. in Glasgefässen, die in starke Holzkisten mit Stroh, Heu, Kleie, Sägemehl, Infusorienerde oder anderen lockeren Substanzen eingefüttert sind.

XII. Holzgeist in rohem und rectificirtem Zustande und Aceton werden — sofern sie nicht in besonders dazu construirten Wagen (Bassinwagen) oder in Fässern zur Aufgabe gelangen — nur in Metall- oder Glasgefässen zur Beförderung zugelassen. Diese Gefässe müssen in der unter Nr. X für Schwefeläther etc. vorgeschriebenen Weise verpackt sein.

Wegen der Zusammenpackung mit anderen Gegenständen vergl. Nr. XXXIX.

XIII. Grünkalk wird nur auf offenen Wagen befördert.

XIV. Chlorsaures Kali und andere chlorsaure Salze müssen sorgfältig in dichte, mit Papier ausgeklebte Fässer oder Kisten verpackt sein.

XV. Pikrinsäure wird nur gegen eine von einem Chemiker auf dem Frachtbriefe auszustellende Bescheinigung über die Ungefährlichkeit der aufgegebenen Pikrinsäure befördert (§ 48, *A*, 3, *c*).



XVI. Flüssige Mineralsäuren aller Art (insbesondere Schwefelsäure, Vitriolöl, Salzsäure, Salpetersäure, Scheidewasser) unterliegen nachstehenden Vorschriften:

1. Falls diese Producte in Ballons, Flaschen oder Kruken verschickt werden, so müssen die Behälter dicht verschlossen, wohl verpackt und in besondere, mit starken Vorrichtungen zum bequemen Handhaben versehene Gefässe oder geflochtene Körbe eingeschlossen sein.

Falls dieselben in Metall-, Holz- oder Gummibehältern versendet werden, so müssen die Behälter vollkommen dicht und mit guten Verschlüssen versehen sein.

2. Vorbehaltlich der Bestimmungen unter Nr. XXXIX müssen Mineralsäuren stets getrennt verladen und dürfen namentlich mit anderen Chemikalien nicht in einen und denselben Wagen gebracht werden.

3. Die Vorschriften unter Nr. 1 und 2 gelten auch für die Gefässe, in welchen die genannten Gegenstände transportirt worden sind. Derartige Gefässe sind stets als solche zu declariren.

4. Die Mineralsäuren werden, wenn die einzelnen Colli, welche zu einer Frachtbriefsendung gehören, nicht über 75 Kilogramm schwer sind, zur Frachtberechnung nach dem wirklichen Gewichte angenommen. Befinden sich bei einer Frachtbriefsendung ein oder mehrere Stücke im Einzelgewichte von mehr als 75 Kilogramm, so kann die Eisenbahnverwaltung, auch wenn die Gesammtmenge das Gewicht von 2000 Kilogramm nicht erreicht, die Bezahlung der Fracht für 2000 Kilogramm verlangen. Diese Berechtigung tritt jedoch nicht ein, wenn für ein im Gewichte von höchstens 75 Kilogramm angenommenes Collo erst nach der Annahme ein höheres Gewicht ermittelt wird. Das Auf- und Abladen von Sendungen, bei welchen sich auch nur ein Collo im Gewichte von mehr als 75 Kilogramm befindet, ist vom Versender, beziehungsweise Empfänger zu besorgen. Die Eisenbahn ist nicht verpflichtet, hinsichtlich der fraglichen Colli desfallsigen, für andere Güter zulässigen Requisitionen Folge zu leisten.

Anmerkung: Im internen österreichisch-ungarischen Verkehre darf die Verpackung flüssiger Mineralsäuren aller Art in Kisten mit Krügen und Flaschen das Gewicht einer Kiste bis zu 300 Kilogramm betragen, und treten obige Bestimmungen des Punktes 4 erst bei Ueberschreitung dieses Gewichtes in Wirksamkeit.

Falls das Abladen und Abholen solcher Sendungen seitens der Empfänger nicht binnen drei Tagen nach der Ankunft auf der Empfangsstation, beziehungsweise nach der Avisirung der Ankunft erfolgt, so ist die Eisenbahnverwaltung berechtigt, die Sendungen unter Beachtung

der Bestimmungen im § 61, Alinea 1, in ein Lagerhaus zu bringen oder an einen Spediteur zu übergeben. Sofern dies nicht thunlich ist, kann sie die Sendungen ohne weitere Förmlichkeit verkaufen.

XVII. Aetzlauge (Aetznatronlauge, Sodalauge, Aetzkalilauge, Pottaschenlauge), ferner Oelsatz (Rückstände von der Oelraffinerie) und Brom unterliegen den Vorschriften unter XVI Nr. 1, 3 (mit Ausnahme der bei 3 angezogenen Bestimmung unter Nr. 2) und 4 (mit Ausnahme der Anmerkung).

Wegen der Zusammenpackung mit anderen Gegenständen vergl. Nr. XXXIX.

XVIII. Auf den Transport von rother rauchender Salpetersäure finden die unter Nr. XVI (mit Ausnahme der Anmerkung zu Nr. 4) gegebenen Vorschriften mit der Massgabe Anwendung, dass die Ballons und Flaschen in den Gefässen mit einem mindestens ihrem Inhalte gleichen Volumen getrockneter Infusorienerde oder anderer geeigneter trockenerdiger Substanzen umgeben sein müssen.

XIX. Wasserfreie Schwefelsäure (Anhydrit, sogenanntes festes Oleum) darf nur befördert werden: entweder

1. in gut verlötheten, starken, verzinnten Eisenblechbüchsen, oder
2. in starken Eisen- oder Kupferflaschen, deren Ausgüsse luftdicht verschlossen, verkittet und überdies mit einer Hülle von Thon versehen sind.

Die Büchsen und Flaschen müssen von einer fein zertheilten anorganischen Substanz, wie Schlackenwolle, Infusorienerde, Asche oder dergleichen umgeben und in starke Holzkisten fest verpackt sein.

Im Uebrigen finden die Bestimmungen unter Nr. XVI, 2, 3 und 4 (mit Ausnahme der Anmerkung) Anwendung.

XX. Für Firnisse und mit Firniss versetzte Farben, ferner ätherische und fette Oele, sowie für sämmtliche Aetherarten mit Ausnahme von Schwefeläther (vergl. Nr. X) und von Petroleumäther (vergl. Nr. XXII), für absoluten Alkohol, Weingeist (Spiritus), Sprit und andere unter Nr. XII nicht genannte Spirituosen sind, soferne sie in Ballons, Flaschen oder Kruken zur Beförderung gelangen, die Vorschriften unter XVI Nr. 1, Absatz 1 massgebend.

Wegen der Zusammenpackung mit anderen Gegenständen vergl. Nr. XXXIX.

XXI. Petroleum, rohes und gereinigtes;

Petroleumnaphtha und Destillate aus Petroleum und Petroleumnaphtha, sofern die hier aufgeführten Stoffe ein specifisches Gewicht von mindestens 0·680 haben (Benzin, Ligroin und Putzöl);



die aus Braunkohlentheer bereiteten Oele, sofern dieselben mindestens das vorgenannte specifische Gewicht haben (Solaröl, Photogen etc.);

ferner Steinkohlentheeröle (Benzol, Toluol, Xylol, Cumol etc.), sowie Mirbanöl (Nitrobenzol) unterliegen nachstehenden Bestimmungen:

1. Diese Gegenstände dürfen, sofern nicht besonders dazu construirte Wagen (Bassinwagen) zur Verwendung kommen, nur befördert werden: entweder

a) in besonders guten, dauerhaften Fässern, oder

b) in dichten Gefässen aus starkem, gehörig vernietetem Eisenblech, oder

c) unter Beobachtung der Verpackungsvorschriften in X, 1 und 2 in Gefässen aus Metall oder aus Glas.

2. Während des Transportes etwa schadhaft gewordene Blechgefässe werden sofort ausgeladen und mit dem noch vorhandenen Inhalte für Rechnung des Versenders bestmöglichst verkauft.

3. Die Beförderung geschieht nur auf offenen Wagen. Auf eine Abfertigung im Zollansageverfahren, welche eine feste Bedeckung und Plombirung der Wagendecken erforderlich machen würde, wird die Beförderung nicht übernommen.

4. Die Bestimmungen der vorstehenden Nr. 3 gelten auch für die Fässer und sonstigen Gefässe, in welchen diese Stoffe befördert worden sind. Derartige Gefässe sind stets als solche zu declariren.

5. Wegen der Zusammenpackung mit anderen Gegenständen vergl. Nr. XXXIX.

6. Aus dem Frachtbriefe muss zu ersehen sein, dass die im Absatze 2 und 3 der Nr. XXI aufgeführten Gegenstände ein specifisches Gewicht von mindestens 0·680 haben. Fehlt im Frachtbriefe eine solche Angabe, so wird angenommen, dass das specifische Gewicht ein geringeres ist, und finden dann die Beförderungsbedingungen unter Nr. XXII Anwendung.

XXII. Petroleumäther (Gasolin, Neolin etc.) und ähnliche aus Petroleumnaphtha oder Braunkohlentheer bereitete leicht entzündliche Producte von einem specifischen Gewichte unter 0·680 dürfen nur befördert werden: entweder

1. in dichten Gefässen aus starkem, gehörig vernietetem Eisenblech, oder

2. unter Beachtung der Verpackungsvorschriften in X, 1 und 2 in sonstigen Gefässen aus Metall oder aus Glas.

In jedem Falle finden die Bestimmungen unter XVI, 4 (mit Ausnahme der Anmerkung) und unter XXI, 2 bis 5 Anwendung.

XXIII. Die Beförderung von Terpentinöl und sonstigen übelriechenden Oelen, desgleichen von Salmiakgeist, findet nur in offenen Wagen statt.

Diese Bestimmung gilt auch für die Fässer und sonstigen Gefässe, in welchen diese Stoffe befördert worden sind. Derartige Gefässe sind stets als solche zu declariren.

Wegen der Zusammenpackung mit anderen Gegenständen vergl. Nr. XXXIX.

XXIV. Nicht flüssige Arsenikalien, namentlich arsenige Säure (Hüttenrauch), gelbes Arsenik (Rauschgelb, Auripigment), rothes Arsenik (Realgar), Scherbenkobalt (Fliegenstein) etc. werden nur dann zum Transport angenommen, wenn

1. auf jedem Versandtstücke in leserlichen Buchstaben mit schwarzer Oelfarbe die Worte „Arsenik (Gift)" angebracht sind, und

2. die Verpackung in nachstehender Weise bewirkt worden ist: entweder

a) in doppelten Fässern oder Kisten, wobei die Böden der Fässer mit Einlagereifen, die Deckel der Kisten mit Reifen oder eisernen Bändern gesichert sein, die inneren Fässer oder Kisten von starkem trockenen Holze gefertigt und inwendig mit dichter Leinwand oder ähnlichen dichten Geweben verklebt sein müssen, oder

b) in Säcken von getheerter Leinwand, welche in einfachen Fässern von starkem trockenen Holze verpackt sind, oder

c) in verlötheten Blechcylindern, welche mit festen Holzmänteln (Ueberfässern) bekleidet sind, deren Böden mit Einlagereifen gesichert sind.

XXV. Flüssige Arsenikalien, insbesondere Arsensäure, unterliegen den Bestimmungen unter XXIV Nr. 1 und unter XVI, Nr. 1, 3 (mit Ausnahme der bei 3 angezogen Bestimmungen unter Nr. 2) und 4 (mit Ausnahme der Anmerkung).

XXVI. Andere giftige Metallpräparate (giftige Metallfarben, Metallsalze etc.) wohin insbesondere Quecksilberpräparate, als: Sublimat, Kalomel, weisses und rothes Präcipitat, Zinnober; ferner Kupfersalze und Kupferfarben, als: Kupfervitriol, Grünspan, grüne und blaue Kupferpigmente, desgleichen Bleipräparate, als: Bleiglätte (Massikot), Mennige, Bleizucker und andere Bleisalze, Bleiweiss und andere Bleifarben, auch Zinkstaub, sowie Zinn- und Antimonasche, gehören, dürfen nur in dichten, von festem getrokneten Holze gefertigten,

mit Einlagereifen, beziehungsweise Umfassungsbändern versehenen Fässern oder Kisten zum Transporte aufgegeben werden. Die Umschliessungen müssen so beschaffen sein, dass durch die beim Transporte unvermeidlichen Erschütterungen, Stösse etc. ein Verstauben der Stoffe durch die Fugen nicht eintritt.

XXVII. Hefe, sowohl flüssige als feste, wird nur in Gefässen zugelassen, die nicht luftdicht geschlossen sind.

XXVIII. Kienruss wird nur in kleinen, in dauerhaften Körben verpackten Tönnchen oder in Gefässen zugelassen, welche im Innern mit Papier, Leinwand oder ähnlichen Stoffen nicht verklebt sind.

XXIX. Gemahlene oder körnige Holzkohle wird nur verpackt zur Beförderung zugelassen.

Befindet sie sich in frisch geglühtem Zustande, so sind zur Verpackung zu verwenden: entweder

a) luftdicht verschlossene Behälter aus starkem Eisenblech, oder
b) luftdichte, aus mehrfachen Lagen sehr starken und steifen, gefirnissten Pappdeckels gefertigte Fässer (sogenannte amerikanische Fässer), deren beide Enden mit eisernen Reifen versehen, deren Bodenstücke aus starkem abgedrehten Holze mittelst eiserner Holzschrauben an die eisernen Reife geschraubt und deren Fugen mit Papier oder Leinwandstreifen sorgfältig verklebt sind.

Wird gemahlene oder körnige Holzkohle zum Transporte aufgegeben, so muss aus dem Frachtbriefe zu ersehen sein, ob sie sich in frisch geglühtem Zustande befindet oder nicht. Fehlt im Frachtbriefe eine solche Angabe, so wird Ersteres angenommen und die Beförderung nur in der vorgeschriebenen Verpackung zugelassen.

XXX. Die hochbeschwerten Cordonnet-, Souple-, Bourre de soie- und Chappe-Seiden in Strängen werden nur in Kisten zum Transporte zugelassen. Bei Kisten von mehr als 12 Centimeter innerer Höhe müssen die darin befindlichen einzelnen Lagen Seide durch 2 Centimeter hohe Hohlräume voneinander getrennt werden. Diese Hohlräume werden gebildet durch Holzroste, welche aus quadratischen Latten von 2 Centimeter Seite im Abstande von 2 Centimeter bestehen und durch zwei dünne Querleisten an den Enden verbunden sind. In den Seitenwänden der Kisten sind mindestens 1 Centimeter breite Löcher anzubringen, welche auf die Hohlräume zwischen den Latten gehen, so dass man mit einer Stange durch die Kiste hindurchfahren kann. Damit die Kistenlöcher nicht zugedeckt und dadurch unwirksam werden können, sind aussen an den Rand jeder Seite zwei Leisten anzunageln.

Wird Seide zum Transporte aufgegeben, so muss aus dem Frachtbriefe zu ersehen sein, ob sie zu den vorbezeichneten Arten gehört oder nicht.

Fehlt im Frachtbriefe eine solche Angabe, so wird ersteres angenommen und die Beförderung nur in der vorgeschriebenen Verpackung zugelassen.

XXXI. Wolle, insbesondere Kunstwolle (Mungo- oder Shoddy-Wolle) und Wollabfälle, Tuchtrümmer, Spinnerei-, Baumwollen- und Baumwollgarnabfälle, Weber- und Harnischlitzen sowie Geschirrlitzen, ferner Seide und Seidenabfälle, Flachs, Hanf, Werg, Lumpen und andere derartige Gegenstände werden, wenn sie gefettet sind, nur auf offenen Wagen unter Deckenverschluss befördert, sofern sich nicht der Versender mit der Eisenbahn über Versendung in bedeckt gebauten Wagen verständigt.

Aus dem Frachtbriefe muss ersichtlich sein, ob die genannten Gegenstände gefettet sind oder nicht, andernfalls sie als gefettet betrachtet und behandelt werden.

XXXII. Fäulnissfähige thierische Abfälle, wie: ungesalzene, oder nicht im Sinne der Verordnung der Ministerien des Innern und des Handels vom 1. Februar 1873, R. G. Bl. Nr. 20, mit einer Lösung von Carbolsäure (Phenilsäure) befeuchtete frische Häute, Fette, Flechsen, Knochen, Hörner, Klauen, sowie andere in besonderem Grade übelriechende und ekelerregende Gegenstände, jedoch mit Ausschluss der unter Nr. XXXIII aufgeführten, werden nur unter nachstehenden Bedingungen angenommen und befördert:

1. Die Transporte müssen der betreffenden Eisenbahngüterexpedition von dem Versender angemeldet und zu der von derselben zu bestimmenden Zeit zur Verladung gestellt werden.

2. Einzelsendungen werden nur in festen, dicht verschlossenen Fässern, Kübeln oder Kisten verpackt zugelassen.

3. Frische Flechsen, nicht gekalktes frisches Leimleder, sowie die Abfälle von beiden, desgleichen ungesalzene, oder nicht im Sinne der Verordnung der Ministerien des Innern und des Handels vom 1. Februar 1873, R. G. Bl. Nr. 20, mit einer Lösung von Carbolsäure (Phenilsäure) befeuchtete frische Häute, werden auch bei der Aufgabe in Wagenladungen nur in der unter 2 vorgeschriebenen Verpackung angenommen.

4. Die Beförderung aller übrigen Gegenstände dieser Kategorie in Wagenladungen findet in offenen Wagen unter Deckenverschluss statt. Die erforderlichen Decken sind von den Versendern zu stellen.

5. Die Eisenbahn kann die Vorausbezahlung der Fracht bei der Aufgabe verlangen.

6. Die Kosten etwa nöthiger Desinfection fallen dem Versender, beziehungsweise dem Empfänger zur Last.



Anmerkung: Im internen österreichisch-ungarischen Verkehre müssen gesalzene, oder im Sinne der Verordnung der Ministerien des Innern und des Handels vom 1. Februar 1873, R. G. Bl. Nr. 20, mit einer Lösung von Carbolsäure (Phenilsäure) befeuchtete Häute je in ein Kissen zusammengefaltet und dieses gut zusammengebunden sein.

XXXIII. Stalldünger, sowie andere Fäcalien und Latrinenstoffe werden nur in Wagenladungen und unter nachstehenden weiteren Bedingungen zur Beförderung angenommen:

1. Die Be- und Entladung haben Versender und Empfänger zu bewirken, welchen auch die jedesmalige Reinigung der Be- und Entladestelle nach Massgabe der von der Verwaltung getroffenen Anordnung obliegt.

2. Die Bestimmung über die Zeit und Frist der Be- und Entladung, wie der An- und Abfuhr, ingleichen die Bestimmung des Zuges, mit welchem die Beförderung zu erfolgen hat, steht der Verwaltung zu.

3. Trockener Stalldünger wird in unverpacktem (losem) Zustande in offenen Wagen mit Deckenverschluss befördert, welchen der Versender zu beschaffen hat.

4. Andere Fäcalien und Latrinenstoffe dürfen — sofern nicht besondere Einrichtungen für deren Transport bestehen, nur in ganz festen, dicht verschlossenen Gefässen und auf offenen Wagen befördert werden. In jedem Falle sind Vorkehrungen zu treffen, welche das Herausdringen der Masse und der Flüssigkeit verhindern und die Verbreitung des Geruches thunlichst verhüten. Auf letzteres ist auch für die Art der Be- und Entladung Bedacht zu nehmen.

5. Das Zusammenladen mit anderen Gütern ist unstatthaft.

6. Die Eisenbahn kann die Vorausbezahlung der Fracht bei der Aufgabe verlangen.

7. Die Kosten etwa nöthiger Desinfection fallen dem Versender, beziehungsweise dem Empfänger zur Last.

XXXIV. Schwefel in unverpacktem Zustande wird nur in bedeckt gebauten Wagen befördert.

XXXV. Gegenstände, welche durch Funken der Locomotive leicht entzündet werden können, wie Heu, Stroh (auch Reis- und Flachsstroh), Rohr (ausschliesslich spanisches Rohr), Borke, Torf (mit Ausnahme von sogenanntem Maschinen- oder Presstorf), ganze (unzerkleinerte) Holzkohlen (vergleiche Nr. XXIX), vegetabilische Spinnstoffe und deren Abfälle, Papierspäne, Holzmehl, Holzzeugmasse, Holzspäne etc., desgleichen Gyps, Kalkäscher und Trass werden in unverpacktem

Zustande nur vollständig bedeckt und unter der weiteren Bedingung zum Transporte zugelassen, dass der Versender und der Empfänger das Auf- und Abladen selbst besorge. Auch hat der Versender auf Verlangen der Verwaltung die Bedeckung dieser Gegenstände selbst zu beschaffen.

XXXVI. Collodiumwolle wird, sofern sie mit mindestens 50% Wasser angefeuchtet ist, in dichtverschlossenen Blechgefässen, welche in dauerhaften Holzkisten fest verpackt sind, zum Versandt angenommen.

Auf dem Frachtbriefe muss vom Versender und von einem Chemiker unter amtlicher Beglaubigung der Unterschriften bescheinigt sein, dass die Beschaffenheit der Waare und die Verpackung obigen Vorschriften entspricht.

Enthält die Collodiumwolle einen niedrigeren Procentsatz von Wasser, so finden die bezüglichen Vorschriften unter I Anwendung.

XXXVII. Chlormethyl wird nur in luftdicht verschlossenen starken Metallgefässen und auf offenen Wagen befördert.

In den Monaten April bis October einschliesslich sind derartige Sendungen auf Kosten des Versenders mit Decken zu versehen.

XXXVIII. Flüssige Kohlensäure und flüssiges Stickoxydul dürfen nur in Behältern aus Schweisseisen, Flusseisen oder Gussstahl, welche bei amtlicher Prüfung einen Druck von 250 Atmosphären ohne bleibende Veränderung der Form ausgehalten haben, zur Beförderung aufgeliefert werden. Ein amtlicher Vermerk auf den Behältern muss deutlich erkennen lassen, dass die Prüfung hierauf, und zwar innerhalb Jahresfrist vor der Aufgabe, stattgefunden hat. Die Behälter sind fest in Kisten derart zu verpacken, dass der vorgedachte Vermerk bei der bahnseitigen Annahme ohne Schwierigkeit sichtbar gemacht werden kann.

Gasförmige Kohlensäure wird zur Beförderung nur dann angenommen, wenn ihr Druck den von 20 Atmosphären nicht übersteigt, und wenn sie in Behältern aus Schweisseisen, Flusseisen oder Gussstahl aufgeliefert wird, welche bei einer innerhalb Jahresfrist vor der Aufgabe stattgehabten amtlichen Prüfung ohne bleibende Veränderung der Form mindestens das Anderthalbfache desjenigen Druckes ausgehalten haben, unter welchem die Kohlensäure bei ihrer Auflieferung steht. Jeder Behälter muss mit einer Oeffnung, welche die Besichtigung seiner Innenwandungen gestattet, einem Sicherheitsventil, einem Wasserablasshahn, einem Füll-, beziehungsweise Ablassventil, sowie mit einem Manometer versehen sein und muss alljährlich auf seine gute Beschaffenheit amtlich geprüft werden. Ein an leicht sichtbarer Stelle angebrachter amtlicher Vermerk auf dem Behälter muss deutlich erkennen lassen, wann und auf welchen Druck die Prüfung desselben stattgefunden hat. In dem Frachtbriefe ist anzu-

geben, dass der Druck der aufgelieferten Kohlensäure auch bei einer Temperatursteigerung bis zu 40 Grad Celsius den Druck von 20 Atmosphären nicht übersteigen kann. Die Versandtstation hat sich von der Beachtung vorstehender Vorschriften und insbesondere durch Vergleichung des Manometerstandes mit dem Prüfungsvermerk davon zu überzeugen, dass die Prüfung der Behälter auf Druck in ausreichendem Masse stattgefunden hat.

XXXIX. Falls die unter X, XII, XVI, XVII, XX bis XXIII einschliesslich aufgeführten Chemikalien in Mengen von nicht mehr als je 10 Kilogramm zum Versandt kommen, ist es gestattet, die unter X, XII, XVII (mit Ausnahme von Brom), XX bis XXIII einschliesslich aufgeführten Körper einerseits und die unter XVI (mit Einschluss von Brom bis zum Gewichte von 100 Gramm) andererseits, sowohl miteinander, als mit andern bedingungslos zum Eisenbahntransporte zugelassenen Gegenständen in ein Frachtstück zu vereinigen. Jene Körper müssen in dicht verschlossenen Glas- oder Blechflaschen mit Stroh, Heu, Kleie, Sägemehl, Infusorienerde oder anderen lockeren Substanzen in starke Kisten fest eingebettet und im Frachtbriefe namentlich aufgeführt sein.

Beilage XV.

Statut,[1])

betreffend die Errichtung von Schiedsgerichten für Streitigkeiten aus dem Frachtgeschäfte der Eisenbahn- und Dampfschifffahrts-Gesellschaften.[2])

Errichtung und Competenz der Schiedsgerichte.

§ 1.*[3])

Zur Austragung der aus dem Frachtgeschäfte der Eisenbahn- und Dampfschifffahrts-Gesellschafen entstehenden Rechtsstreitigkeiten werden Schiedsgerichte unter nachfolgenden Bestimmungen errichtet.

§ 2.

Der Entscheidung dieser Schiedsgerichte sind im Allgemeinen vorbehalten: alle aus derartigen Frachtgeschäften entstehenden Rechtsstreitig-

---

[1]) Vereinbart im Jahre 1875.

[2]) Die Entscheidungen des „Wiener Eisenbahn-Schiedsgerichtes" siehe Sammlung Epstein, Band II, pag. 155 u. ff.

[3]) Zu den mit einem * bezeichneten Paragraphen sind Erläuterungen vereinbart worden. (S. Anhang.)

keiten über bestimmte Geldsummen, welche ohne Zinsen und andere Nebengebühren den Betrag von 500 fl. ö. W. nicht übersteigen, sowie auch über andere Gegenstände und Leistungen, wenn der Kläger anstatt derselben eine Geldsumme, welche nach obiger Berechnung 500 fl. ö. W. nicht übersteigt, anzunehmen sich ausdrücklich erbietet.

§ 3.

Ausserdem können durch freiwilliges schriftliches oder beiderseitig im Bureau des Schiedsgerichtes zu Protokoll gegebenes Einverständniss auch derartige Streitigkeiten über höhere Geldsummen, über andere Gegenstände oder Leistungen, sowie auch Streitigkeiten, welche aus Anlass des Transportes von Personen oder von nicht zum Transporte aufgegebenem Reisegepäcke entstehen, der Entscheidung dieser Schiedsgerichte zugewiesen werden.

§ 4.

Es bleibt Denjenigen, welche derlei Ansprüche (§§ 2 und 3) erheben, anheimgestellt, dieselben vor den ordentlichen Civilgerichten oder vor den auf Grund dieses Statuts constituirten Schiedsgerichten geltend zu machen.

In letzterem Falle hat die Partei in ihrem schriftlichen Klageanbringen oder durch Unterfertigung eines mit ihr aufzunehmenden Protokolls zu erklären, dass sie sich dem Ausspruche dieses Schiedsgerichtes unterwerfe und sich aller Beschwerdeführung (mit Ausnahme der Nullität § 47 u. ff.) gegen denselben begebe.

Die Eisenbahn- und Dampfschifffahrts-Gesellschaften verpflichten sich durch Unterfertigung dieses Statuts, dass sie sich in allen jenen Fällen, in welchen wegen eines gegen sie erhobenen Anspruches die schiedsrichterliche Entscheidung auf Grund des § 2 dieses Statuts gewünscht wird, derselben unterwerfen, sich aller Beschwerdeführung gegen den Schiedsspruch (mit Ausnahme der Nullität § 47 u. ff.) begeben und überhaupt für sich die sämmtlichen Bestimmungen dieses Statuts und die Aussprüche der in Gemässheit desselben zu constituirenden und verhandelnden Schiedsgerichte als vollkommen bindend anerkennen, ohne dass eine derartige nochmalige und specielle Anerkennung auch für die einzelnen Fälle erforderlich sein soll.

§ 5.

Ohne beiderseitiges Einverständniss kann eine vor dem ordentlichen Civilgerichte anhängig gemachte oder entschiedene oder verglichene Rechtssache nicht vor das Schiedsgericht und ebenso eine vor dem Schiedsgerichte anhängig gemachte oder entschiedene, oder verglichene Rechtssache nicht vor das ordentliche Civilgericht gebracht werden.

§ 6.

Auf Grund dieses Statuts sollen Schiedsgerichte an den Orten, wo sich der Sitz einer Eisenbahn- oder Dampfschifffahrts-Gesellschaft befindet, constituirt werden. Ausnahmsweise soll mit Rücksicht auf die mercantile Bedeutung Triests auch daselbst ein Schiedsgericht bestehen.

Sollte sich auch noch an anderen Orten das Bedürfniss nach derartigen Schiedsgerichten herausstellen, so können solche auf Grund dieses Statuts über Antrag der Handels- und Gewerbekammer mit Zustimmung der betreffenden Transportunternehmungen errichtet werden.

§ 7.

Das an dem Sitze einer Transportunternehmung befindliche Schiedsgericht ist nach Massgabe seiner statutarischen Wirksamkeit (§§ 1—4) zur Austragung und Entscheidung über alle diese Transportunternehmung betreffenden Streitigkeiten competent. Dagegen kann ein an einem anderen Orte befindliches Schiedsgericht nur dann angerufen werden, wenn die Competenz dieses Schiedsgerichtes vereinbart worden ist.

§ 8.*

Für die Amtslocalitäten, die Schreibgeschäfte, die Bestellung eines Secretärs, des Beamten- und Dienerpersonales und die sonstigen mit der Geschäftsführung des Schiedsgerichtes verbundenen Vorbereitungen und Kosten wird von Seite der betreffenden Handels- und Gewerbekammer Sorge getragen.

Constituirung der Schiedsgerichte.

§ 9.*

Zur Constituirung der Schiedsgerichte wählen zu Anfang jedes Jahres:

1. Die Handelskammer, in deren Bezirk das Schiedsgericht seinen Sitz hat, eine Anzahl von mindestens 6 und höchstens 24 Schiedsrichtern;
2. diejenigen Transportunternehmungen, welche sich dem betreffenden Schiedsgerichte unterwerfen, gemeinschaftlich die gleiche Anzahl von Schiedsrichtern.

§ 10.*

Wenn eine der in § 9 bezeichneten beiden Gruppen die zu Anfang jedes Jahres zu erfolgende Wahl der Schiedsrichter nicht vornimmt und auch einer dahin gerichteten Mahnung der anderen Gruppe innerhalb vier Wochen nach Erhalt nicht Folge leistet, so ist diese letztere Gruppe berechtigt, die Schiedsrichter auch für die nicht wählende Gruppe zu wählen.

§ 11.

Ausgeschlossen von der Wahl zum Schiedsrichteramte, sowie auch dessen Beibehaltung, sind im Allgemeinen:

1. Diejenigen, gegen welche eine solche strafgerichtliche Verurtheilung ergangen ist, die nach den Gesetzen den Verlust der Mitgliederschaft bei Gemeindevertretungen nach sich zieht, solange diese Rechtsfolge dauert; dann diejenigen, welche sich wegen einer derartigen strafbaren Handlung in gerichtlicher Untersuchung, und überhaupt diejenigen, welche sich in Untersuchungs- und Strafhaft befinden.

2. Diejenigen, über deren Vermögen der Concurs eröffnet worden ist, solange die Concursverhandlung dauert.

3. Diejenigen, welche das 24, Lebensjahr noch nicht zurückgelegt haben, oder sonst aus was immer für einem Grunde unter Vormundschaft oder Curatel stehen.

4. Diejenigen, welche in dem Orte, wo das Schiedsgericht seinen Sitz hat, oder in dessen Vororten nicht ihren ordentlichen Wohnsitz haben.

§ 12.*

Legt ein Schiedsrichter das Schiedsrichteramt zurück, stirbt er oder wird er aus einem der im vorhergehenden Paragraphen bezeichneten Grunde oder sonst aus was immer für einer Ursache unfähig, das Schiedsrichteramt beizubehalten, so kann von der betreffenden Gruppe ein neuer Schiedsrichter gewählt werden.

§ 13.

Die zu Schiedsrichtern designirten Personen werden der betreffenden Handels- und Gewerbekammer und den betheiligten Transportunternehmungen bekanntgegeben und obliegt es der Handelskammer, sofort die Reihenfolge der Berufung der Schiedsrichter zum Schiedsgerichte zu bestimmen und die hiernach anzufertigende Liste zu veröffentlichen.

§ 14.

Die Obmänner des Schiedsgerichtes werden aus den in dessen Standorte wohnhaften Advocaten gewählt. Die Bestimmung ihrer Anzahl und die Wahl erfolgen in einer zu diesem Behufe von der Handels- und Gewerbekammer anzuberaumenden gemeinschaftlichen Versammlung der Schiedsrichter des Handelsstandes und der Schiedsrichter der Transportunternehmungen. Die Wahl erfolgt mittelst Stimmzettel durch absolute Majorität. Ist nach dem dritten Wahlgange eine absolute Majorität nicht zu erzielen, so wird je ein Obmann aus zwei derjenigen, welche beim dritten Wahlgange die höchste Anzahl von Stimmen in sich vereinigten, durch das Los bestimmt. Die übrigen Normen der §§ 9 bis inclusive 13 gelten auch für die Wahl, für die Bestimmung der Anzahl und Reihenfolge der Obmänner. Tritt bei einem der gewählten Obmänner einer der in den §§ 11 und 12 bezeichneten Fälle ein, so ist an dessen Stelle eine Neuwahl vorzunehmen.

§ 15.

Das Schiedsgericht, welches zur Entscheidung über einen Anspruch zusammentritt, besteht aus fünf Mitgliedern, und zwar dem rechtsgelehrten Vorsitzenden, zwei aus den von der Handelskammer und zwei aus den von den Transportunternehmungen gewählten Schiedsrichtern.

Sollte es aber in ein und derselben Angelegenheit zum drittenmale vorkommen, dass ein oder mehrere Schiedsrichter wegbleiben, so sind, wenn mindestens der Obmann und noch zwei Schiedsrichter (ohne Rücksicht auf die Gruppe, der sie angehören) anwesend sind, dieselben über Antrag einer Partei verpflichtet, mit der Verhandlung und Urtheilsfällung vorzugehen.

Einbringung der Klage.

§ 16.*

Die Ansprüche können vor dem Schiedsgerichte entweder schriftlich oder mündlich, persönlich oder durch Bevollmächtigte angebracht werden. Letztere haben sich durch schriftliche Vollmacht zu legitimiren.

Ansprüche, welche aus einem und demselben Rechtsgeschäfte entspringen oder in derselben Ereignung ihren Grund haben, können auch von mehreren Klägern in derselben Klagschrift geltend gemacht werden. Auch können nach dem Ermessen des Schiedsgerichtes mehrere Ansprüche eines Klägers, welche in verschiedenen Ereignungen oder Rechtsgeschäften ihren Grund haben und zusammen den Betrag von 500 fl. nicht überschreiten (§ 2), cumulativ in Verhandlung genommen werden.

§ 17.

Die Klage hat eine kurze Darstellung des Streitfalles, die Anführung der Beweismittel, Namen und Wohnort der Parteien und Zeugen zu enthalten. Sie ist in zweifacher Ausfertigung zu überreichen und es sind ihr diejenigen Urkunden, worauf der Kläger sein Recht stützt, wie Frachtbriefe etc., in zweifacher Abschrift oder im Originale und in Abschrift beizuschliessen.

Das mit dem Originale instruirte Klagspare bleibt in Händen des Schiedsgerichtes.

Ablehnung und Ausschliessung von Schiedsrichtern.

§ 18.*

Dem Kläger wird bei Einbringung der Klage, dem Geklagten bei Zufertigung derselben die Gesammtliste der Schiedsrichter und der Obmänner bekanntgegeben, und hat jede Partei längstens innerhalb drei Tagen nach Erhalt der Liste ihr Ablehnungsrecht geltend zu machen, widrigens dasselbe erloschen ist.

In diese Frist werden die Tage des Postenlaufes nicht eingerechnet.

§ 19.

Es steht jeder Partei das Recht zu, aus der Liste der Schiedsrichter drei aus jeder Gruppe ohne Angabe von Gründen abzulehnen.

§ 20.*

Ausserdem kann ein Schiedsrichter oder Obmann abgelehnt werden:

1. in seinen eigenen und in allen jenen Geschäften, bei welchen er unmittelbar oder mittelbar Schaden oder Vortheil zu erwarten hat;

2. in Geschäften seiner Gattin, seiner Blutsanverwandten in auf- und absteigender Linie und seiner Geschwister oder Jener, die mit ihm im selben Grade verschwägert sind;

3. in Geschäften seiner Mündel oder Curanden;

4. in Geschäften, bei welchen er früher als Zeuge, Sachwalter oder Mittelsmann eingeschritten ist;

5. wenn er im Dienstverhältnisse zu einer der beiden Parteien steht.

Aus diesen Gründen steht auch dem betreffenden Schiedsrichter, sowie dem Obmanne das Recht zu, sich selbst von der Verhandlung auszuschliessen; doch muss er dies innerhalb zweier Tage, nachdem ihm von der Anberaumung der Verhandlung und dem Gegenstande derselben Kenntniss geworden ist, geltend machen, widrigens dieses Recht für denselben erloschen ist.

§ 21.*

Die Entscheidung über die geltend gemachte Ablehnung oder Ausschliessung eines Schiedsrichters steht dem Schiedsgerichtsobmanne zu. Trifft die Ablehnung oder Ausschliessung den Obmann, so entscheiden hierüber die Schiedsrichter, und ist derselbe bei gleichgetheilten Stimmen als abgelehnt anzusehen.

§ 22.

In allen den im § 20 aufgezählten Fällen muss dem Ablehnungsbegehren der Partei rücksichtlich dem Ausschliessungsbegehren des Schiedsrichters oder Obmannes stattgegeben werden.

Sollten noch andere Ablehnungsgründe gegen Schiedsrichter oder gegen den Obmann geltend gemacht werden, so ist die Beurtheilung dem freien Ermessen des Obmannes rücksichtlich der Schiedsrichter anheimgestellt.

§ 23.

Wird einem Ablehnungs- und Ausschliessungsbegehren aus was immer für Gründen stattgegeben oder tritt eine Verhinderung eines Schiedsrichters ein, so hat der in der Reihenfolge derselben Gruppe Nächstfolgende als Schiedsrichter einzutreten.

§ 24.

Wird eine bereits begonnene Verhandlung vor Schöpfung des Schiedsspruches vertagt, so sollen bei der neuerlichen Verhandlung in der Regel derselbe Obmann und dieselben Schiedsrichter fungiren.

Anberaumung der Verhandlung.

§ 25.*

Der Obmann des Schiedsgerichtes hat sofort ein Exemplar der Klage oder eine Abschrift des diesfälligen Protokolles, sowie auch Abschriften der Urkunden dem Gegner zustellen zu lassen, die Parteien zur mündlichen Verhandlung auf einen angemessenen kurzen Termin vorzuladen und die Schiedsrichter einzuberufen.

Verhandlung.

§ 26.

Die Verhandlungen des Schiedsgerichtes sind mit Ausnahme der Berathung des Spruches öffentlich.

§ 27.

Bei Beginn der Verhandlung leisten der Obmann und die Mitglieder des Schiedsgerichtes einander gegenseitig die Angelobung auf gewissenhafte Erfüllung ihrer Pflichten.

§ 28.*

Die Parteien können vor dem Schiedsgerichte persönlich oder mit ihren Vertretern erscheinen, oder sich durch Bevollmächtigte vertreten lassen.

§ 29.

Bleibt ein Streittheil ungeachtet der an ihn erfolgten und nachgewiesenen Verständigung bei der Verhandlung aus, so ist mit der Verhandlung und nach Schluss derselben mit der Schöpfung des Spruches vorzugehen.

§ 30.*

Der Vorsitzende hat bei der Verhandlung die Disciplin aufrecht zu erhalten und kann, wenn einer der Anwesenden sich unanständig benimmt, dessen Entfernung anordnen. Sollte eine derartige Verfügung gegen eine der Parteien getroffen werden, so kann ungeachtet ihrer Entfernung mit der Fortführung der Verhandlung und der Schöpfung des Spruches vorgegangen, oder die Verhandlung vertagt und die Partei angewiesen werden, bei der neuerlichen Verhandlung durch einen Vertreter zu erscheinen, widrigens sie als nicht erschienen angesehen würde. Jedenfalls hat die weggewiesene Partei die Kosten der frustrirten Verhandlung zu ersetzen.

§ 31.*

Die Parteien haben ihre Behelfe, Originalurkunden etc., soweit sie nicht der Klage beigelegt wurden, zur Verhandlung mitzubringen. Es steht ihnen auch frei, die Zeugen mitzubringen oder deren Vorladung durch das Schiedsgericht zu veranlassen. Findet das Schiedsgericht ausserdem die Einvernehmung von Zeugen, die Erhebung eines Sachverständigenbefundes oder die Abnahme eines Handschlages für nothwendig, so kann es dies nach seinem Ermessen sogleich selbst vornehmen oder sich wegen Vornahme an das ordentliche Gericht wenden.

Letzteres hat auch im Falle einer Eidesabnahme und dann stattzufinden, wenn die Zeugen oder Sachverständigen der an sie ergangenen Vorladung des Schiedsgerichtes nicht Folge leisten. Nach Einlangen der Beweiserhebung ist, falls es nothwendig erscheinen sollte, eine neuerliche Verhandlung auszuschreiben und den Parteien bekanntzugeben, deren Ermessen es überlassen bleibt, hierbei zu erscheinen oder nicht.

Bei der neuerlichen Verhandlung wird, auch wenn beide Theile wegbleiben, der Schiedsspruch geschöpft.

§ 32.

Das Schiedsgericht ist in der Wahl der Sachverständigen an den Vorschlag der Parteien nicht gebunden.

Schiedsspruch.

§ 33.

Der Schiedsspruch wird durch absolute Stimmenmehrheit geschöpft. Nur bei gleichgetheilten Stimmen hat der Vorsitzende mitzustimmen und wird diejenige Meinung, welcher er beitritt, zum Beschlusse erhoben.

§ 34.*

Bei Schöpfung des Spruches ist das Schiedsgericht zwar an die Bestimmungen des Civilrechtes und des jeweilig geltenden Betriebsreglements, sowie an die gewissenhafte Erwägung und Würdigung der vorgekommenen Beweise, aber an keine gerichtsordnungsmässigen Formen und Beweisregeln gebunden.

§ 35.

Der Schiedsspruch darf das Begehren der Parteien nicht überschreiten und muss, wenn eine Zahlung oder sonstige Leistung aufgetragen wird, immer auch die Frist zur Erfüllung bestimmen. Die Ausmessung dieser Frist bleibt dem Schiedsgerichte überlassen. Doch soll die Frist in der Regel nicht länger als 14 Tage und nicht kürzer als 3 Tage sein.

§ 36.

Jeder Schiedsspruch muss mit Gründen versehen sein.



§ 37.

Der Schiedsspruch ist sogleich nach Schluss der Verhandlung zu schöpfen, zu protokolliren, den Parteien sammt Gründen mündlich bekanntzugeben und über Verlangen so bald als möglich schriftlich auszufertigen.

Aus wichtigen Gründen kann das Schiedsgericht die Schöpfung des Spruches auf angemessene Zeit, jedoch auf nicht länger als 14 Tage, vertagen, in welchem Falle nach dem Ermessen des Schiedsgerichtes der Spruch entweder den zu diesem Behufe vorzuladenden Parteien mündlich zu verkündigen, oder schriftlich zu intimiren und die an den Sachfälligen erfolgte Zustellung auf dem für den Obsiegenden bestimmten Urtheilspare anzumerken ist.

Die Zustellung kann auch an den Bevollmächtigten, an die Hausgenossen oder mittelst Post gegen Retourrecepisse oder allenfalls durch das ordentliche Gericht erfolgen.

§ 38.

Die Frist zur Erfüllung der in dem Schiedsspruche aufgetragenen Leistung beginnt mit dem der mündlichen Verkündigung (§ 37, 1. und 2. Abs.) nachfolgenden Tage.

Nur dann, wenn eine mündliche Verkündigung gar nicht geschehen ist, fängt diese Frist mit demjenigen Tage an, welcher der Zustellung an den Sachfälligen zunächst folgt.

§ 39.

Wegen des Schiedsspruches kann kein Mitglied des Schiedsgerichtes zur Verantwortung gezogen werden.

§ 40.

Vor dem Schiedsgerichte können auch executionsfähige Vergleiche geschlossen werden.

Protokollführung.

§ 41.

Das Protokoll der Verhandlung hat in Kürze die hauptsächlichsten Momente, die Beweismittel, den Erfolg der Beweisführung, die Verkündigung des Urtheils und die etwa hierüber abgegebenen Erklärungen der Parteien zu enthalten.

Das Verhandlungs- und Berathungsprotokoll, der Schiedsspruch, sowie überhaupt alle Erlässe des Schiedsgerichtes müssen von dem Obmanne und dem Schriftführer unterfertigt sein. Den Schiedsrichtern steht das Recht zu, diese sämmtlichen Urkunden mitzufertigen.

Kosten.

§ 42.

Im Spruche sind die Kosten des schiedgerichtlichen Verfahrens entweder dem Sachfälligen ganz aufzuerlegen oder entsprechend zu theilen.

Ein Ersatz von Vertretungskosten kann vom Schiedsgerichte nicht zuerkannt werden.

§ 43.*

Von der Handels- und Gewerbekammer werden von Zeit zu Zeit die Taxen bestimmt, welche als Vergütung für die durch das Schiedsgericht erwachsenden Auslagen zu leisten sind.

§ 44.*

Das Schiedsrichteramt ist ein Ehrenamt. Nach Massgabe vorhandener Ueberschüsse aus den Taxen und eventueller Zuschüsse der Handels- und Gewerbekammer können mit Jahresschluss den Obmännern und Schiedsrichtern Diäten verabfolgt werden. Baarauslagen werden sofort aus der Casse der Handels- und Gewerbekammer vergütet.

§ 45.*

Das allfällige Protokoll, womit die erfolgte Einigung der Parteien auf den schiedsrichterlichen Ausspruch und seitens der Schiedsrichter die Uebernahme des Schiedsrichteramtes in dem bestimmten Falle constatirt wird, sowie schiedsrichterliche Urtheile und vor dem Schiedsgerichte abgeschlossene Vergleiche unterliegen den in dem Gebührengesetze (T. P. 33, 92 und 105) vorgeschriebenen Stempeln und Gebühren.

§ 46.*

Die der Handels- und Gewerbekammer zu leistende Taxe (§ 43), sowie ein die Protokolls- und Urtheilsstempel und Gebühren deckender Betrag ist von dem Kläger sogleich bei Einbringung der Klage bei der Casse der Handels- und Gewerbekammer zu erlegen.

Die Kosten eines Sachbefundes oder einer Beweiserhebung überhaupt sind von jener Partei vorzuschiessen, welche dieselben veranlasst.

Werden die nöthigen Vorschüsse nicht sofort geleistet, so wird angenommen, dass die Partei auf ihre diesfälligen Anträge verzichte. Ausser diesen Erlägen kann dem Kläger eine Sicherstellung der Kosten (actorische Caution) nicht aufgetragen werden.

Rechtsmittel.

§ 47.

Der Spruch des Schiedsgerichtes ist inappellabel, indem sich beide Theile jeder Beschwerdeführung gegen denselben begeben. Eine Nullität kann nur dann geltend gemacht werden, wenn dargethan wird:

1. dass der Spruch über die Grenzen der schiedsrichterlichen Competenz (§§ 1 bis inclusive 3 und § 7) oder über die Anträge der Parteien hinausreicht, oder dass

2. einem gemäss der §§ 19 und 20 des Statuts gestellten Antrage auf Ablehnung eines Schiedrichters oder Obmannes unbegründeterweise nicht stattgegeben wurde, oder dass

3. im Falle einer Contumacirung die Klage, beziehungsweise die Vorladung zur Verhandlung, dem Contumacirten nicht zugestellt wurde.

§ 48.

Die Nullität ist in Gemässheit der Civilprocessordnung bei dem hierzu competenten Gerichte innerhalb acht Tagen vom Tage der mündlichen Verkündigung des Endspruches (§ 37, Absatz 1 und 2) oder der die Stelle der mündlichen Verkündigung vertretenden Zustellung der schriftlichen Urtheilsausfertigung geltend zu machen, widrigens das Recht erloschen ist.

§ 49.

An und für sich ist der Schiedsspruch null und nichtig und kann gegen denselben die Nullität jederzeit geltend gemacht werden, wenn das Schiedsgericht bei der Verhandlung und Entscheidung nicht gehörig besetzt war.

§ 50.

Gegen den Spruch des competenten Gerichtes über die vorgebrachte Nullität ist ein weiteres Rechtsmittel nicht zulässig, indem sich beide Theile dessen begeben.

Neuerliche Verhandlung, Ausbleibensrechtfertigung und Wiederaufnahme des Verfahrens.

§ 51.

Wird auf Nullität des Schiedsspruches erkannt, so findet eine neuerliche Verhandlung vor dem Schiedsgerichte statt, und darf ohne ausdrückliches Einverständniss der Streittheile bei dieser neuerlichen Verhandlung weder der Obmann noch ein Schiedsrichter der früheren Verhandlung fungiren.

§ 52.

Diejenige Partei, welche ohne alles eigene Verschulden den zur Verhandlung anberaumten Termin versäumt hat, kann mittelst eines an das Schiedsgericht zu richtenden Gesuches ihr Ausbleiben rechtfertigen, die Aufhebung des Urtheils und eine neue Verhandlung über die Klage begehren. Ein solches Gesuch kann mündlich oder schriftlich, jedoch nur binnen einer Frist von 8 Tagen angebracht werden, welche von dem Tage zu berechnen ist, an welchem das Hinderniss, bei dem Verhandlungstermine zu erscheinen, aufgehört hat.

In dieser Frist von acht Tagen werden die Tage des Postenlaufes nicht eingerechnet.

Bei der über das Gesuch angeordneten Tagsatzung ist im Falle der Bewilligung desselben sogleich die Hauptsache zu verhandeln.

Eine offenbar zu spät angebrachte Rechtfertigung des Ausbleibens kann von dem Schiedsgerichte sofort ohne Vernehmung des Gegners und ohne Anberaumung eines Verhandlungstermines verworfen werden.

Die Verkündigung, Ausfertigung und Zustellung des Urtheiles und die Execution werden durch ein Ausbleibensrechtfertigungsgesuch, so lange demselben nicht stattgegeben ist, nicht gehemmt.

§ 53.

Im Uebrigen findet die Wiederaufnahme einer schiedsrichterlichen Verhandlung nur wegen neu aufgefundener Beweise insolange statt, als nicht die Geltendmachung des Anspruches durch Verjährung erloschen ist.

Das Schiedsgericht hat über die Zulässigkeit der neu aufgefundenen Beweise zu entscheiden und ordnet im bejahenden Falle die neue Verhandlung an.

§ 54.

Wird eine angesuchte Ausbleibensrechtfertigung oder Wiederaufnahme abgewiesen, so kann auch dagegen nur die Nullität aus den in den §§ 47 und 49 bezeichneten Gründen geltend gemacht werden.

§ 55.

Ingleichen kann in den Fällen, wenn einer Ausbleibensrechtfertigung oder Wiederaufnahme stattgegeben wird, sowie wegen aller sonstigen im Laufe des Verfahrens vom Schiedsgerichte geschöpften Bescheide eine Nullität nur aus den in den §§ 47 und 49 bezeichneten Gründen geltend gemacht werden. Auch kann in allen Fällen dieses Paragraphen die Geltendmachung der Nullität nicht im Laufe des Verfahrens, sondern erst nach geschöpftem schiedsrichterlichen Endspruche erfolgen.

§ 56.

Derjenige, der um die Ausbleibensrechtfertigung oder Wiederaufnahme ansucht, hat jedenfalls alle Kosten des diesfälligen Verfahrens, und wenn seinem Begehren stattgegeben wird, auch die Kosten des früheren Verfahrens in der Hauptsache zu tragen und insoweit solche Kosten von dem Gegner bestritten wurden, diesem zu ersetzen.

Execution.

§ 57.

Die Vollstreckung der schiedsrichterlichen Sprüche oder Vergleiche kann nach der Wahl des Executionsführers entweder bei dem Schiedsgerichte oder bei dem ordentlichen Gerichte angesucht werden.

§ 58.

Die Entscheidung über das bei dem Schiedsgerichte eingebrachte Executionsgesuch steht dem Obmanne des Schiedsgerichtes, welches den Spruch schöpfte, zu und ist auch gegen diese Entscheidung eine Beschwerdeführung — mit Ausnahme der Nullität (§ 47 u. ff.) — nicht zulässig.

§ 59.

Findet der Obmann des Schiedsgerichtes die Execution zu bewilligen, so hat er sich wegen Vollzuges derselben an das ordentliche Gericht zu wenden und diesem das Statut, die sämmtlichen Protokolle, dann den Vergleich oder das Urtheil sammt Gründen — und zwar alles dies im Original oder in beglaubigter Abschrift — vorzulegen.

§ 60.

Will der Obsiegende um die Execution bei dem ordentlichen Gerichte ansuchen, so ist vorher die Bestätigung der Rechtskraft — Beisetzung der Vollstreckungsklausel — auf dem Schiedsspruche zu erwirken.

§ 61.

Wenn die geschehene Geltendmachung einer Nullität gegen den Schiedsrichterspruch bei dem Schiedsgerichte ausgewiesen und von dem zufolge dieses Spruches Sachfälligen eine nach dem Ermessen des Schiedsgerichtes hinlängliche Sicherstellung geleistet wurde, so kann die Execution insolange nicht bewilligt, beziehungsweise die Bestätigung der Rechtskraft (Vollstreckungsklausel) insolange nicht beigesetzt werden, bis die Entscheidung über die Nullität erfolgt ist.

Schlussbestimmungen.

§ 62.

Das Schiedsgericht hat über die Vergleiche und geschöpften Sprüche ein Buch zu führen, welches in Verwahrung des Präsidenten der Handels- und Gewerbekammer bleibt.

§ 63.

Sollte ein Schiedsgericht für den internen Verkehr noch einer besonderen Geschäftsordnung bedürfen, so steht es ihm frei, eine solche ganz nach seinem Ermessen zu erlassen.

§ 64.

Die Geltungsdauer dieses Statutes und der auf Grund desselben zu constituirenden Schiedsgerichte wird vorläufig dahin bestimmt, dass dieselbe mit 1. Januar 1876, oder wenn vor dieser Zeit ein Specialgesetz für Schiedsgerichte in Transportangelegenheiten erlassen werden sollte, mit dem Inslebentreten dieses Gesetzes aufzuhören hat.

Anhang.

Erläuterungen

zu dem

Statut über die Schiedsgerichte für Streitigkeiten aus dem Frachtgeschäfte der Eisenbahn- und Dampfschifffahrts-Gesellschaften.

Zwischen den Transportunternehmungen, welche dem im Titel bezeichneten Statute beigetreten sind, und der niederösterreichischen Handels- und Gewerbekammer wurden zur näheren Erläuterung und Ausführung dieses Statutes die nachstehenden Grundsätze vereinbart.

Zu § 1.

Dieses Statut hat, wie sich schon aus dem allgemeinen Rechtsgrundsatze (§ 270 a. G. O.) und aus § 4, Alinea 3 des Statuts ergibt, nur für jene Eisenbahn- und Dampfschifffahrtsunternehmungen, welche demselben beitreten und auch für diese nur nach Massgabe der erfolgten Beitrittserklärung, verbindliche Kraft.

Zu § 8.

Die mit der Geschäftsführung der Schiedsgerichte verbundenen Kosten werden von der Handels- und Gewerbekammer getragen und hat dieselbe die Bedeckung dafür in den nach § 43 festzustellenden Taxen zu suchen.

Zu § 9.

Die Art der Wahlvornahme ist jeder Gruppe überlassen.

Das Resultat der vollzogenen Wahl und die Erklärung der gewählten Schiedsrichter über die Annahme der Wahl ist sogleich der anderen Gruppe bekanntzugeben.

Diese Erklärung hätte dahin zu lauten, das Schiedsrichteramt in allen Fällen, die in der Periode, für welche der Schiedsrichter gewählt wurde, vor den durch das Statut normirten Schiedsgerichten anhängig gemacht werden und bei welchen ihn die Reihe der Function trifft, ausüben zu wollen.

Die Handels- und Gewerbekammer hat dafür zu sorgen, dass das Secretariat der Schiedsgerichte von der Wahl und Wahlannahme schleunigst Kenntniss erhalte.

Zur Regelung des Verkehres mit der Handels- und Gewerbekammer wird die Gruppe der Transportunternehmungen eine vorsitzende Direction



wählen, welche die von jener ausgehenden Schriftstücke zu fertigen und die Gruppe überhaupt nach aussen zu vertreten hat.

Im Uebrigen besorgen beide Gruppen ihre Schreib- und sonstigen durch die Institution dieser Schiedsgerichte hervorgerufenen Geschäfte selbst und auf eigene Kosten.

Das nach § 8 zu bestellende Secretariat besorgt lediglich die von den Schiedsgerichten ausgehenden Amtshandlungen und damit verbundenen Geschäfte.

Alle Ausfertigungen über Verfügungen, Erkenntnisse, Amtshandlungen etc. der Schiedsgerichte werden, soferne nicht die Bestimmung des § 41 platzgreift, von dem jeweilig fungirenden Obmanne gefertigt und vom Secretär gegengezeichnet.

Zu § 10.

Bei der Wahlvornahme für die säumige Gruppe ist die wählende Gruppe keinen anderen Beschränkungen, als denen des § 11 Stat. unterworfen; sie kann daher alle Schiedsrichter nach eigenem Ermessen auch ausschliesslich aus Mitgliedern ihrer eigenen Gruppe wählen.

Die Art der Veranlassung und Wahlvornahme bleibt der wählenden nicht in mora befindlichen Gruppe anheimgestellt.

Die Wahl muss jedoch innerhalb weiterer vier Wochen erfolgen, widrigens das Recht, die Wahl für die säumige Gruppe vorzunehmen, erlischt.

Die Namen der gewählten Schiedsrichter und ihre Annahme-Erklärungen (§ 9) sind sogleich der anderen, säumigen Gruppe bekanntzugeben; ein Einspruchsrecht dagegen steht ihr nicht zu.

Zu § 12.

Sobald der Vorsitzende einer der beiden Gruppen von einem solchen Falle Kenntniss erlangt, hat er die Entscheidung der betreffenden Gruppe, ob eine Neuwahl stattzufinden hat, einzuholen, und eventuell die Wahl sofort zu veranlassen.

An die Stelle eines entfallenen Schiedsrichters ist ein anderer aus der Reihe der bereits Gewählten zu berufen.

Zu §§ 13 und 14.

Bei Bestimmung der Reihenfolge der Berufung der Schiedsrichter und Obmänner zum Schiedsgerichte wird die Handels- und Gewerbekammer im Einvernehmen mit der geschäftsführenden Direction der Gruppe der Transportunternehmungen vorgehen.

Die anzufertigende Liste wird eine doppelte sein: eine für die von der Handelskammer, und eine für die von den Transportunternehmungen gewählten Schiedsrichter.

Die Berufung der einzelnen Schiedsrichter zur Ausübung des Schiedsrichteramtes wird in der Ordnung stattfinden, in welcher sie auf der veröffentlichten Liste verzeichnet sind, so dass für jeden neuen Streitfall die nächsten in der Liste folgenden Schiedsrichter in Function treten. Dabei ist zu beobachten, dass für einen wegen Ablehnung, Austritt u. s. f. entfallenden Richter der nächst Verzeichnete an seine Stelle tritt; auf den Letztgenannten folgt der Erstgenannte (vergl. § 23).

Eine gleiche Liste wird über die Reihenfolge der Obmänner angefertigt, welche sich in ihrer Function in gleicher Weise zu succediren haben.

Zu § 15.

Wenn durch solche frustrirte Tagsatzungen Kosten auflaufen, so sind dieselben aus den bei der Handels- und Gewerbekammer einlaufenden Taxen zu berichtigen, und in die Jahresrechnung einzustellen (vergl. Erläuterung zu § 43).

Zu §§ 16 und 18.

Die Klagen sind, ob schriftlich oder mündlich, bei dem Secretariate der Schiedsgerichte einzubringen.

Schriftliche Klagen und sonstige Eingaben sind an „das Schiedsgericht in Streitigkeiten aus dem Frachtgeschäfte" zu stylisiren und beim Secretariate zu überreichen, welches sich bei der Handels- und Gewerbekammer befinden wird.

Bei diesem ist auch das Ablehnungsrecht des § 18 schriftlich oder mündlich geltend zu machen.

Zu § 20.

Als im Dienstverhältnisse stehend (Punkt 5) wird nur angesehen, wer bei einer der beiden streitenden Parteien als Beamter, Buchführer, Diurnist, Schreiber, Comptoirist, Factor u. dgl. gegen im voraus bestimmten fortlaufenden Lohn, wenn auch nur zeitlich, Dienste verrichtet, also in diesem Sinne in einem Abhängigkeitsverhältnisse zu derselben steht.

Advocaten, Notare, welche die Rechtsangelegenheiten der einen oder anderen Partei besorgen, Aerzte u. dgl. sind nicht hierher zu rechnen.

Zu § 21.

Diese Entscheidung hat jener Obmann zu fällen, welcher dem zur Entscheidung des Rechtsstreites berufenen Schiedsgerichte präsidirt.

(Siehe Erläuterung zu §§ 13 und 14.) Dieses Schiedsgericht ist es auch, welchem die Entscheidung über die Ablehnung eines Obmannes zusteht.



Wenn aber die Ablehnung oder die Ausschliessung gerade diesen gedachten Obmann und zugleich auch die Schiedsrichter betrifft, welche nach §§ 13 und 14 in dem speciellen Falle zur Ausübung des Schiedsrichteramtes berufen erscheinen, dann steht die Entscheidung dem in der Reihenfolge nächsten, nicht abgelehnten oder ausgeschlossenen Obmanne, respective dem durch die in der Reihenfolge nächsten nicht abgelehnten Schiedsrichter sich ergänzenden Schiedsgerichte zu.

Die Entscheidung dieses sich so ergänzenden Schiedsgerichtes über die von der Partei geltend gemachte Ablehnung oder Ausschliessung des Obmannes hat der Entscheidung des Obmannes über die Ablehnung oder Ausscheidung der Schiedsrichter vorauszugehen.

Zu § 25.

Die Zustellung hat auf die im § 37 Stat. bezeichnete Weise zu erfolgen.

Zu § 28.

Die Parteien können sich sowohl durch rechtskundige als durch nichtrechtskundige Bevollmächtigte vertreten lassen.

Der Vollmachtsträger einer Partei muss aber, sofern er nicht an deren Seite vor dem Schiedsgerichte erscheint, sich mit einer ausreichenden Vollmacht, welche von dem Obmanne geprüft und beurtheilt wird, legitimiren.

Die Kosten der Vertretung hat stets und ohne Rücksicht auf den Ausgang des Processes die betreffende Partei, welche sich vertreten lässt, zu tragen.

Zu § 30.

Die im Falle des § 30 von der Partei, welche die Vertagung der Verhandlung verschuldet hat, zu tragenden Kosten werden vom Schiedsgerichte bei Fällung des Erkenntnisses oder nach Abschluss des allfälligen Vergleiches bestimmt.

Zu §§ 31 und 34.

Das Schiedsgericht ist nicht verpflichtet, alle Zeugen einzuvernehmen, es braucht nur jene zu hören, deren angebotene Aussage es für relevant erkennt; es kann sich ferner auch mit der einfachen, unbeschwornen Aussage begnügen, wenn dieselbe nur durch Handschlag bekräftigt wird.

Wie viel Glauben es einem Zeugen beimessen will, hängt von dem Ermessen des Schiedsgerichtes ab. Auch bei dem Beweise durch Kunstverständige ist es, wie überhaupt im ganzen Verfahren, an die Regeln des Gerichtsordnung nicht gebunden.

Die Reihenfolge und Zahl der Reden und Gegenreden bestimmt der Obmann des Schiedsgerichtes. Im steht, sowie auch den Schiedsrichtern, das Recht der jederzeitigen Fragestellung an die Parteien und deren Vertreter, an die Zeugen und Sachverständigen zu.

Ueber alle im Verlauf des Processes zur Entscheidung gelangenden Fragen ist, sofern es sich nicht lediglich um die Handhabung der Disciplin handelt (§ 30), in der durch § 33 vorgezeichneten Art ein Beschluss zu fassen.

Zu § 43.

Unter „die Auslagen", für welche nach § 43 die Taxen als Vergütung anzusehen sind, werden alle dem Schiedsgerichte als solchem und den einzelnen Mitgliedern erwachsenden Kosten verstanden (§§ 8, 44).

Als Grundsatz für die Bestimmung der Taxe wird aufgestellt, dass sie sich nach der Höhe des eingeklagten Betrages, respective dem Werthe der eingeklagten Forderung (§ 2) zu richten hat, und zwar dass der Satz bei Beträgen bis zu 100 fl., dann über 100 bis 300 fl., über 300 bis 600 fl., über 600 bis 1000 fl. im Verhältnisse von 1 zu 2, zu 3, zu 4 und über 1000 fl. für je weitere 500 fl. um die einfache (geringste) Taxe steigt, wobei ein Rest unter 500 fl. für voll zu rechnen ist.

Ueber die einlaufenden Taxen wird abgesonderte Verrechnung geführt werden und die Jahresrechnung der Gruppe der Transportunternehmungen mitgetheilt.

Zu § 44.

Bei der Verabfolgung von Diäten soll die Zahl der Verhandlungen, bei welchen ein Schiedsrichter intervenirte, als Cynosur angenommen werden.

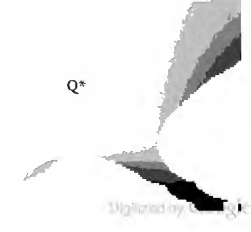
Der Obmann erhält in der Regel das Doppelte des einfachen, dem Schiedsrichter zuerkannten Betrages.

Unter baaren Auslagen werden nur die Gebühren für solche Fahrten der Mitglieder des Schiedsgerichtes verstanden, welche im Interesse einer der streitbaren Parteien unternommen werden müssen, z. B. behufs Vornahme eines Augenscheines. Zehrgelder oder Diäten im eigentlichen Sinne des Wortes werden nicht verabfolgt.

Ueberhaupt werden den Schiedsrichtern andere Kosten als die hier bezeichneten, nicht vergütet.

Zu § 45.

Vergleiche Erläuterung zu § 9.



Zu § 46.

Die einmal erlegte Taxe wird in keinem Falle zurückgestellt und giebt selbst die Zurückziehung der Klage vor Beginn der Verhandlung keinen Anspruch auf Rückerstattung der Taxe.

Zu den Kosten der Beweiserhebung sind auch die von den Zeugen angesprochenen und vom Schiedsgerichte liquidirten Kosten zu rechnen.

Die Höhe des im Sinne des Absatz 2 dieses Paragraphen von der Partei zu leistenden Vorschusses wird von Fall zu Fall vom Schiedsgerichte durch Beschluss festgestellt.

Beilagen-Inhalt.

(Weisser Schnitt.)

---

[1]) Veränderung während des Druckes: Die Wirksamkeit dieses Gesetzes wurde zufolge Gesetzes vom 28. December 1884, R. G. Bl. Nr. 203, bis zum 1. Juli 1886 verlängert.

Bibliothek des Eisenbahnwesens.

In zwanglosen Bänden. Jeder Band einzeln käuflich.

Wer gegenwärtig im sechzigsten Lebensjahre steht, ist so alt wie die erste Locomotiv-Eisenbahn der Welt, und kann sagen, dass das Eisenbahnwesen wenigstens eine Zeit lang als Zeitgenosse mit ihm gewachsen ist. Des Sechzigjährigen Wachsthum ist freilich längst vorüber, war auf eine kurze Reihe von Jahren durch die Natur begrenzt. Das Eisenbahnwesen hatte dagegen bis jetzt keine zeitliche Grenze im Wachsthume, blieb nicht stille stehen, sondern wuchs und wuchs und entwickelte sich auf eigene Faust in einer Weise, wie es wohl von keiner Seite geahnt wurde.

Heute beherrscht die Eisenbahn das gesammte moderne Leben, tief eingreifend in die wirthschaftlichen Verhältnisse des Staates, der Handels- und Verkehrswelt, der Familie und des Einzelnen. Ein Segenspender für alle Kreise, hat die Eisenbahn den Unterschied zwischen Hoch und Niedrig, Vornehm und Gering, Reich und Arm, ausgeglichen; wer sich der Eisenbahn bedient, fährt in demselben Zuge gleich weit, gleich schnell, ob er nun ein Fürst ist oder dem Arbeiterstande angehört; das aufgegebene Gut wird ebenso gut gefahren, ob es die Arbeit fleissiger Menschenhände oder titanenhafter Dampfkraft, oder ob es Frucht des Erdbodens oder menschlicher Gedankenarbeit ist.

Aber nicht nur die frühere Gestaltung der Dinge auf unwiderstehliche Weise verändernd, hat die Eisenbahn sich Bahn gebrochen; sie hat vielmehr sich selbst ein eigenes individuelles Dasein geschaffen, das von dem Fachmann mit Bewusstsein erkannt, von dem Laien gefühlt wird, und das mit dem Massstabe, der an andere gewöhnliche Dinge gelegt werden kann, gar nicht messbar ist. So hat sie gegenwärtig ihre eigene Technik, ihr eigenes Recht, ihren eigenen Verkehr, ihre eigenen commerciellen Beziehungen, ihre eigene Verwaltung, ihre eigene Buchführung u. s. w.

Der complicirte Mechanismus einer Eisenbahn erheischt zu dessen Verständniss ein eingehendes Studium der einzelnen Functionen des Apparates, wenn man den ganzen Mechanismus würdigen und richtig beurtheilen will.

Man begreift daher auch, dass der Ruf nach der Möglichkeit, aus der Kenntniss und der Erfahrung Anderer sein eigenes Wissen ergänzen zu können, bei der immer wachsenden Theilung der Arbeit und Individualisirung der Dienstzweige in Eisenbahnfachkreisen immer dringender wird; und man findet es ferner sehr begreiflich, das Jeder, der mit der Eisenbahn irgendwie in Berührung kommt, nicht vor Räthseln stehen, sondern das Fühlen in Erkennen verwandeln und mit eigenen Augen sehen will, wie die Dinge gestaltet sind, um den grossen Verkehrsfactor auch zu verstehen, wenn es sich um die eigensten Interessen handelt.

Wir sehen uns demnach veranlasst, diesem wahrhaft grossen und in der Natur der Sache begründeten Bedürfnisse Rechnung zu tragen, und haben uns entschlossen, dem Eisenbahnwesen und der Publicistik auf diesem Gebiete eine eigene Stätte zu gründen. Wir beabsichtigen in der „Bibliothek des Eisenbahnwesens" dem Fachmanne, sowie Allen, die an dem Leben und Treiben der Eisenbahnen ein Interesse haben, die Mittel zu bieten, Rath und Belehrung zu holen, sobald und wo sie gebraucht werden.

Die verschiedensten Gebiete des Eisenbahnwesens, seien es ökonomische oder politische Fragen, oder Probleme der Wissenschaft und Technik, sollen aus der Feder berufener Fachmänner Erläuterung finden, welche für Jedermann, der mit dem Eisenbahnwesen in Verbindung steht, Nützliches wie Lehrreiches bringen soll. Die Ausgabe der

Bibliothek des Eisenbahnwesens

wird in zwanglosen, selbstständigen Bänden übereinstimmender Ausstattung erfolgen. Möge das Unternehmen jene Aufnahme finden, die seinem Zwecke entspricht.

A. Hartleben's Verlag in Wien, Pest und Leipzig.

Bibliothek des Eisenbahnwesens.

Band I.

GESCHICHTE DES EISENBAHNWESENS

von

Dr. Theodor Haberer.

10 Bogen. Octav. Eleg. gebdn. 1 fl. 10 kr. = 2 M. = 2 Fr. 70 Cts. = 1 R. 20 Kop.

Band II.

Das

TARIFWESEN DER EISENBAHNEN

dessen

betriebsökonomische Aufgaben und Stellung

im wirthschaftlichen u. socialen Staatsleben der Gegenwart

von

J. F. Schreiber

Eisenbahn-Centralinspector.

17 Bogen. Octav. Eleg. gebdn. 2 fl. 20 kr. = 4 M. = 5 Fr. 35 Cts. = 2 R. 40 Kop.

Band III.

HANDBUCH

des

TELEGRAPHENDIENSTES DER EISENBAHNEN

von

A. Prasch

Ingenieur.

Mit 117 Abbildungen.

11 Bogen. Octav. Eleg. gebdn. 1 fl. 65 kr. = 3 M. = 4 Fr. = 1 R. 80 Kop.

Band IV.

REPETITORIUM

der

MATHEMATIK UND ELEKTRICITÄTS-LEHRE.

Für die Bedürfnisse der Eisenbahn-Praxis elementar behandelt

von

J. Krämer

Ingenieur, Docent für Elektrotechnik am höheren Curse der Fortbildungschule für Eisenbahn-Beamte.

Mit 127 Abbildungen.

12 Bogen. Octav. Eleg. gebdn. 1 fl. 65 kr. = 3 M. = 4 Fr. = 1 R. 80 Kop.

A. Hartleben's Verlag in Wien, Pest und Leipzig.

